

NUMMER 23

'40 ~ '45 TOEN & NU



CORREGIDOR

PRIJS:
F 4,95
B. FR. 80,-

'40~'45 TOEN & NU

NUMMER 23

Redactie Winston G. Ramsey

Een oorspronkelijke uitgave van Battle of Britain Prints International Ltd., 3 New Plaistow Road, Stratford Londen E15 3 JA.

Voor Nederland: Tijl Periodieken B.V., Texelstraat 76-80, Postbus 737, 1180 AS AMSTELVEEN. Telefoon: 020-43 43 46.

Directeur-uitgever Mr. C. H. Evers

Titelmanager: J. Boissevain

Abonnementen: Binnenland f 19,75 (incl. 4% BTW), België, Luxemburg, Ned. Antillen, Suriname f 19,75

Overige landen f 23,75. Verschijnt per kwartaal. Verkoopprijs Nederland f 4,95, België Bfrs 80.

Het abonnement kan op elk gewenst moment ingaan en wordt automatisch verlengd tenzij binnen 2 maanden vóór vervaldatum schriftelijk is opgezegd.

Bestellingen van eerder verschenen uitgaven (zolang de voorraad strekt) door storting of overmaking op postgiro 4398560 van Tijl Periodieken B.V., Texelstraat 76-80, Postbus 737, 1180 AS Amstelveen onder vermelding van de uitgaven die men wenst te ontvangen vermeerderd met f 3,— verzendkosten.

Advertenties: tarieven op aanvraag

Druk: Koninklijke Tijl B.V., Blaloweg 20, 8041 AH Zwolle

Verkoop/distributie: Betapress b.v., Gilze

© Copyright

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotocopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van de uitgever.



Inhoud nummer 23

CORREGIDOR

Inleiding	2
Corrigidort eeuwige herinnering	6
Het eiland Caballo	6
Corregidor	9
El Fraile	28
MacArthur	30
Het Luchtvaartmuseum van het Amerikaanse Korps Mariniers	39
Het bergen van een tank in Duinkerken	40
Gebeurtenissen uit de Slag om Engeland	46

Voorplaat: Het 12-inch-lange-afstandsgeschut van Batterij Hearn met zijn loop in de richting van de Zuid-Chinese Zee, was een gemakkelijk doelwit voor de Japanse bommenwerpers tijdens het beleg van Corregidor in 1942 (foto van William Bartsch, 1977).

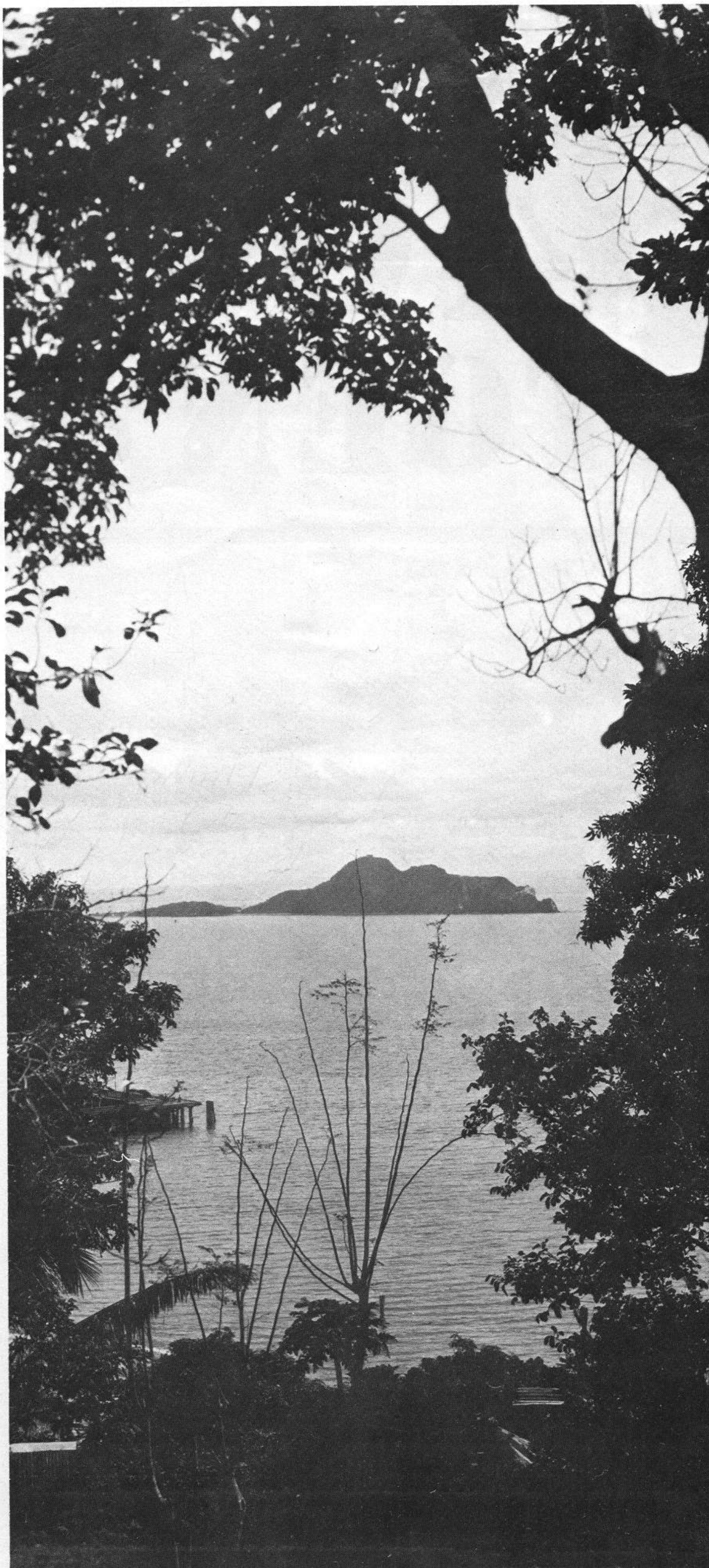
Foto op pagina 1: Hetzelfde kanon in zijn glorie dagen tijdens een schietoefening in 1936 (Sergeant Charles Coffin).

Rechts: Fort Hughes op het eiland Caballo in een vooroorlogse vredige omgeving (Sergeant Charles Coffin door bemiddeling van David Hale).

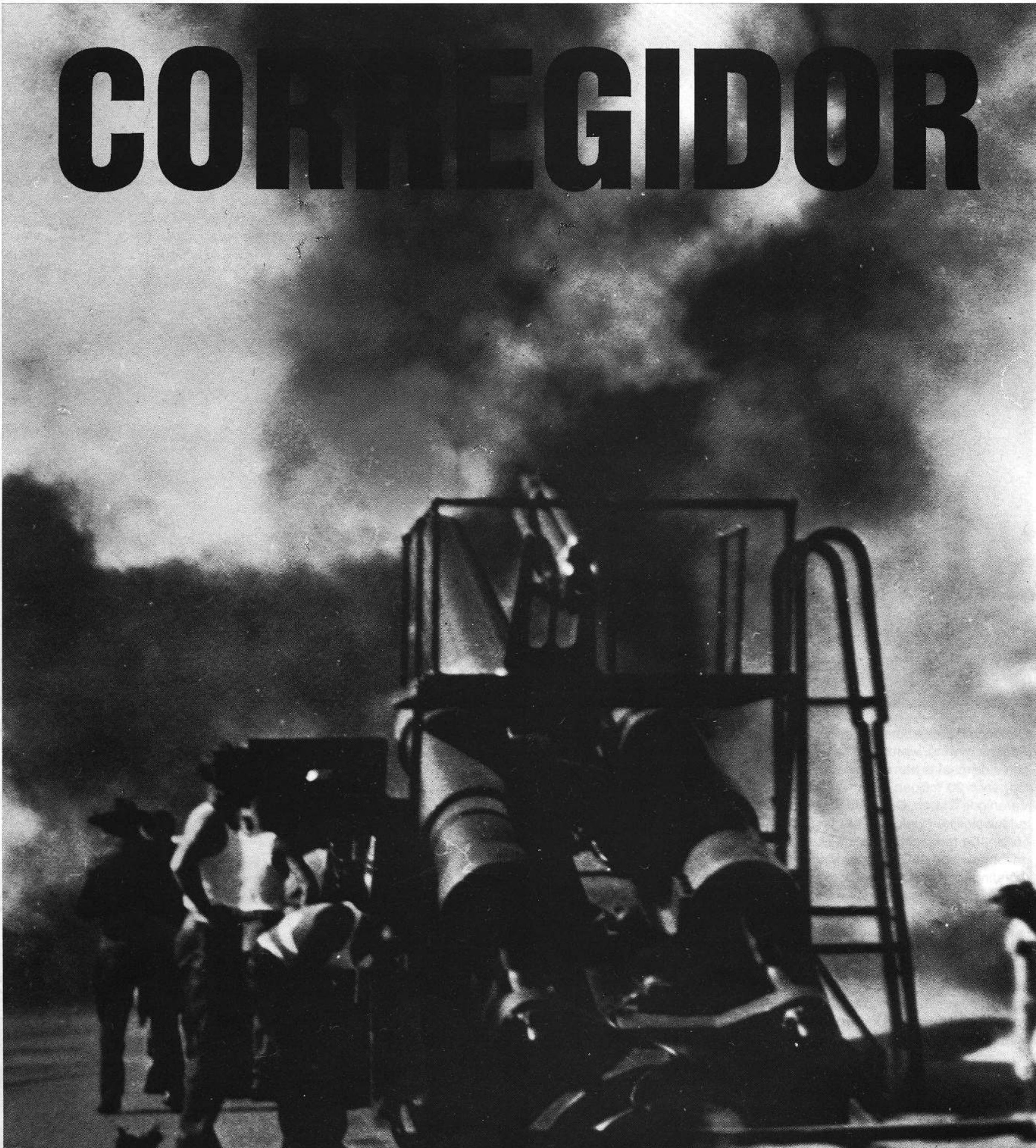
Middenpagina's: De Britse Cruiser MkIII tank die in mei 1940 op het strand van Duinkerken werd achtergelaten en in september 1978 werd geborgen.

Verantwoording:

De redactie is dank verschuldigd aan Hodder & Stoughton Ltd voor het verlenen van toestemming om te citeren uit **The Flames of Calais** door Airey Neave voor het artikel over de berging van de Cruiser in Duinkerken. De tekst en de foto's over het Luchtvaartmuseum van het Amerikaanse Korps Mariniers ontvingen wij dankzij de welwillende medewerking van kolonel Tom D'Andrea. Het copyright van foto's voorzien van de afkorting 'IWM' berust bij het Imperial War Museum te Londen.



CORREGIDOR



In een vorig nummer gaven wij een beschrijving van de Fots van Gibraltar, het unieke fort dat de toegang tot het westelijke deel van de Middellandse Zee bewaakt. In het verlengde daarvan volgt hier het verhaal van William Bartsch' terugkeer naar het even belangrijke fort in het Verre Oosten – Corregidor – dat met drie andere, in bolwerken veranderde eilanden, de toegangen beschermt tot de Baai van Manilla op de Filippijnen. In tegenstelling tot Gibraltar onderging Corregidor wel een vuurproef en werd zijn verdediging blootgesteld aan vernietiging door de Japanners. Na de overgave in mei 1942 werd Corregidor door de Japanners bezet en kon het pas na harde strijd in 1945 door de Amerikanen worden heroverd. Overdekt met littekens van twee belegeringen, neemt Corregidor een speciale plaats in de geschiedenis van Amerika en in die van de Tweede Wereldoorlog.

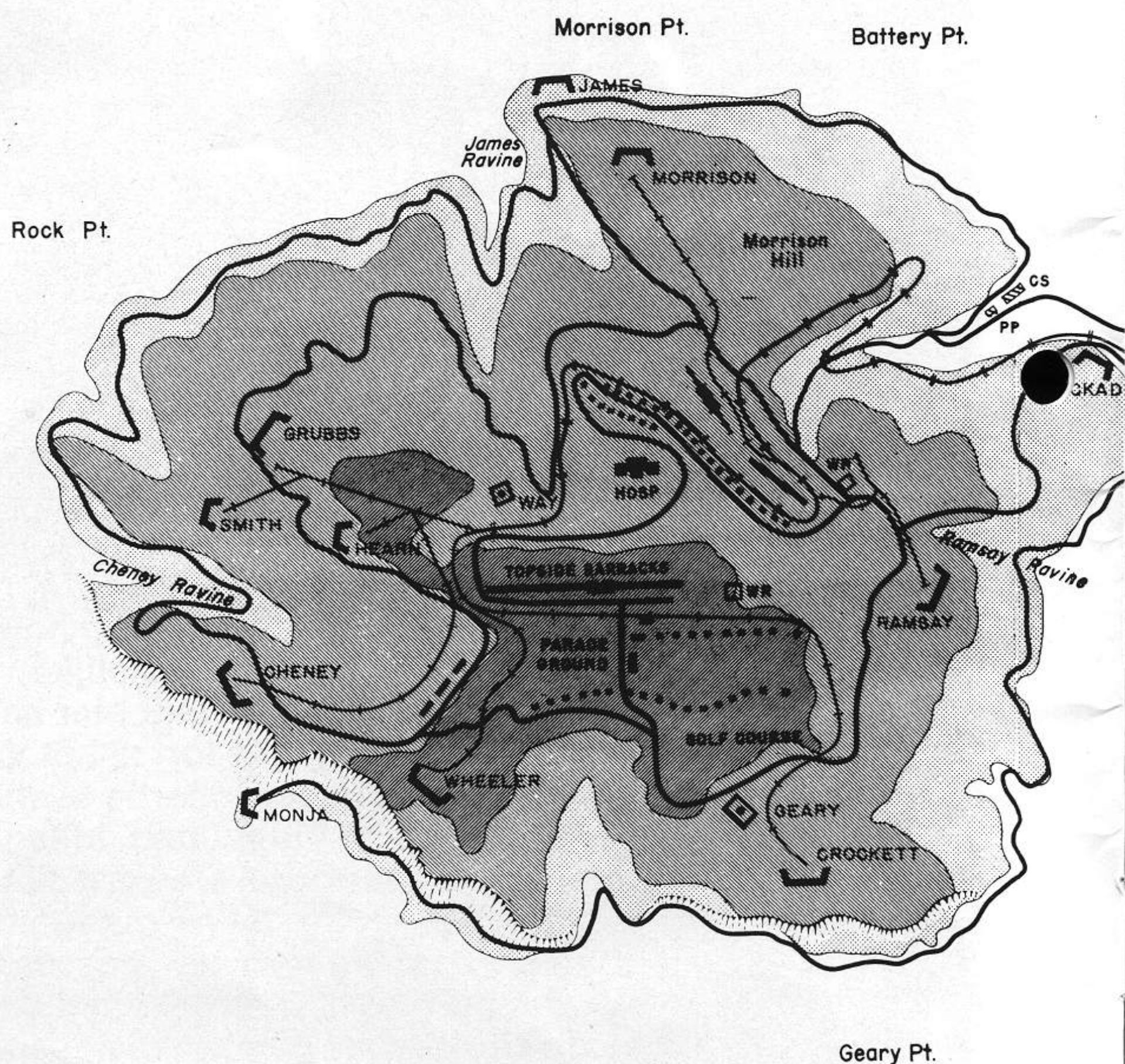


De Filippijnen, gedurende driehonderd jaar onder Spaans bewind, werden bij het verdrag dat in 1898 een eind maakte aan de Spaans-Amerikaanse oorlog, voor 20 miljoen dollar overgedragen aan de Verenigde Staten. De hoofdstad, Manilla, ligt in de zuidwestelijke hoek van het belangrijkste eiland, Luzon. De reusachtige natuurlijke haven die wordt gevormd door de Baai van Manilla, welke bij de monding een breedte heeft van 24 kilometer, werd al in de Spaanse tijd beschermd door enkele, voor de ingang van de baai verspreid liggende versterkte eilanden. Het grootste daarvan is Corregidor.

Na de overdracht van de Filippijnen werd een omvangrijk programma ontworpen om, in tijd van oorlog, de ingang tot de baai af te grendelen. Corregidor, dat de vorm heeft van een dikkop, 5½ km lang en op het breedste punt 2½ km in doorsnee is, werd Fort Mills. De nabijgelegen eilanden Caballo, El Fraile en Carabao werden Fort Hughes, Fort Drum en Fort Frank. In 1914 waren de versterkingen op de eilanden gereed en de Amerikanen beweerden dat de verdediging van Manilla sterk genoeg was om deze 'het Gibraltar van het Oosten' te noemen.

Gedurende de jaren twintig werd, hoewel het Washingtonse Vlootverdrag van 1922 de bouw van extra versterkingen verbood, een reusachtig tunnelcomplex aangelegd in de rotsachtige Malinta-heuvel. De belangrijkste west-oost doorgang was ruim 7 meter breed en 250 meter lang met aan beide kanten in totaal 23 zijtunnels (laterals) van elk ongeveer 45 meter lengte. Aan het einde van een van deze zijstukken was een ondergronds hospitaal ingericht, terwijl een ander zijstuk naar het tunnelsysteem van de marine leidde. Afgezet met gewapend beton, verder voorzien van ventilatoren en een dubbelbaans elektrische spoorweg door de hoofdtunnel, bood het Malinta-complex een reusachtig bomvrij onderkomen aan het hoofdkwartier, de werkplaatsen, het personeel en de voorraadmagazijnen.

De bewapening van Corregidor, ofschoon stammend uit Wereldoorlog I, was niettemin nog steeds formidabel met een totaal van 56 stukken kunstgeschut en mortieren, verdeeld over 23 batterijen, elk



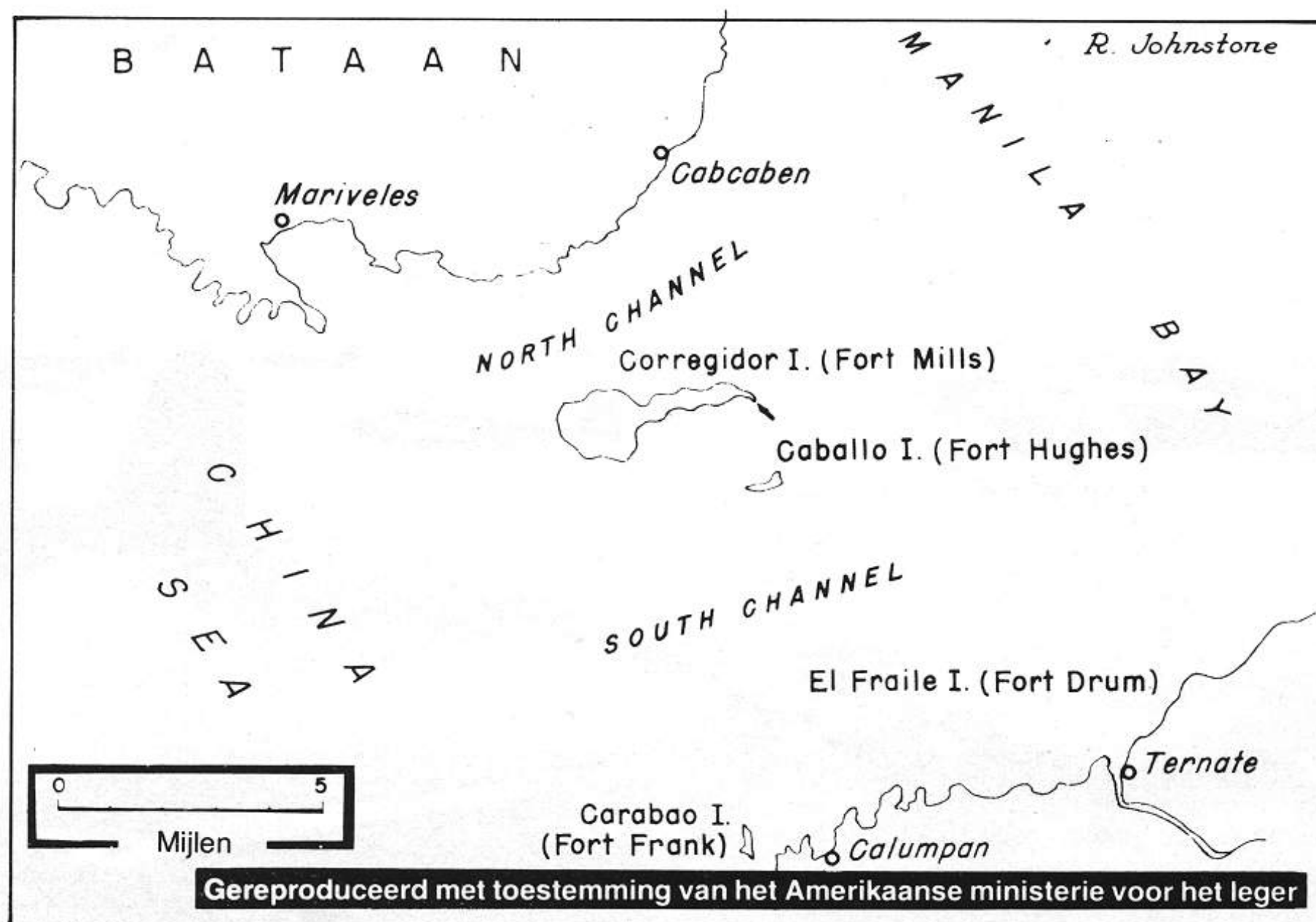
Links: Het exercitieterrein van Corregidor met op de voorgrond een buitgemaakte voorlader van de Spaanse marine (David Hale)

met haar eigen naam en traditie. De noordelijke en de zuidelijke toegangen van het eiland werden beschermd door mijnevelden. Aan het uiterste eind van de staart van de dikkop lag Kindley, een landingsstrip voor vliegtuigen.

Van de andere eilanden zag El Fraile, of Fort Drum, er het meest ongewoon uit. Dit 'betonnen slagschip' was door de Amerikaanse genie gelijk gemaakt met de waterlijn, waarna er een fort van gewapend beton op was gebouwd van 105 x 43 meter, met buitenmuren van 7½ tot 11 meter dikte die rechtstandig 12 meter omhoog rezen. Het eiland, waarop 200 man waren gelegd, werd door iedereen als absoluut onneembaar beschouwd voor elke aanval.

Hoewel de vooroorlogse sterkte van de garnizoenen op de vier eilanden de 6.000 man niet overschreed, werd na de aanval op Pearl Harbour op 8 december 1941, dit aantal drastisch uitgebreid. Algeheel bevelhebber was generaal-majoor George F. Moore.

Op 8 december, halverwege de ochtend, klonk er luchtalarm op Corregidor, maar dit bleek een valse melding, evenals die welke in de komende drie weken zouden volgen. Dit lag niet aan het feit dat de Japanse strijdkrachten onder generaal Masaharu Homma geen belang stelden in de verdedigingswerken voor de baai van Manilla. Hun eerste taak was echter de verovering van de hoofdstad zelf. Tegen het eind van de maand was het op Luzon gecombineerde Amerikaans-Filippijnse leger van generaal Douglas MacArthur teruggedreven naar het schiereiland Bataan, dat de noordwestelijke kant vormt van de Baai van Manilla. De generaal

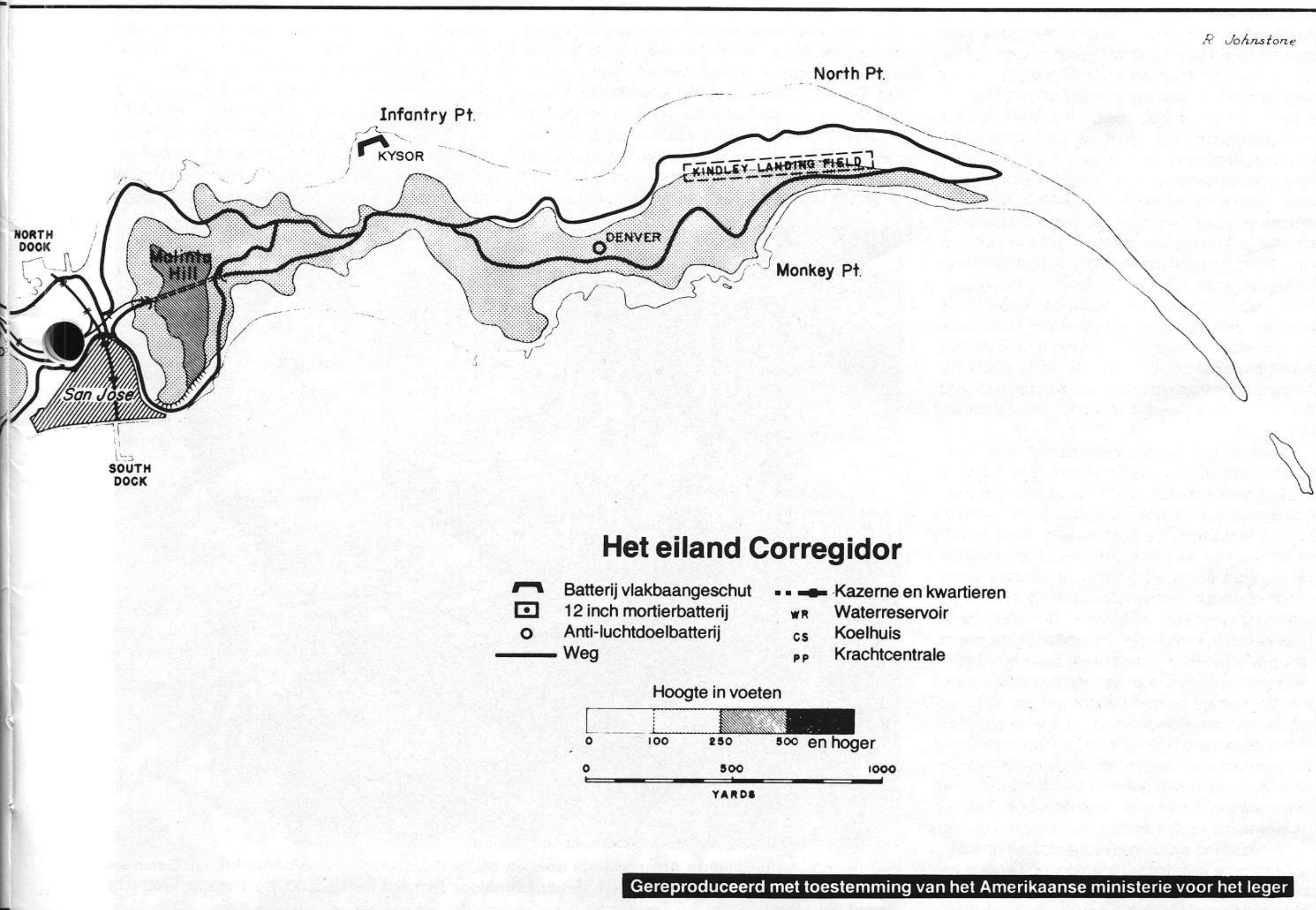


had zijn hoofdkwartier reeds verplaatst naar Corregidor en Manilla tot open stad verklaard. Zowel evacuatie van de Amerikaanse troepen die in Bataan zaten opgesloten, als het aanvoeren van versterkingen was onmogelijk in verband met de Japanse suprematie ter zee en in de lucht. Met hun rug tegen de muur staande, hadden de strijdkrachten van MacArthur slechts de keus uit twee mogelijkheden – doorvechten of capituleren.

De eerste luchtaanval op Corregidor vond plaats op 29 december en duurde twee uur. Het was de openingszet van de Japanners om het eiland te

onderwerpen. De volgende acht dagen zetten de Japanners hun bombardementen op Corregidor voort, met een bijzonder hevige aanval op 2 januari, de dag dat zij Manilla bezetten. Op 6 januari moest generaal Homma echter het grootste deel van zijn vliegtuigen afstaan voor een Japanse aanval in Thailand. Dit gaf de Amerikaanse verdedigers een adempauze om zich op de volgende ronde voor te bereiden.

Tegen het eind van januari ontving MacArthur berichten dat de Japanse artillerie stellingen innam langs de zuidelijke kant van de Baai, tegenover





Corregidor. De noordelijke kant was nog in handen van de Amerikanen. Op 6 februari werden de berichten bevestigd toen het Japanse Kondo-detachment het vuur opende op de versterkte eilanden. Fort Drum, dat die dag honderd keer werd getroffen, was het voornaamste doelwit. Majoor Toshinoro begon daarna dagelijks spervuur met zijn 105 en 150 mm geschut, dat voortdurend in hevigheid toenam en op 20 februari Kondo-detachment hoogtepunt bereikte toen het Kondo-detachment vanaf 9.30 uur tot laat in de middag, met tussenpozen van een minuut, een onafgebroken bombardement uitvoerde.

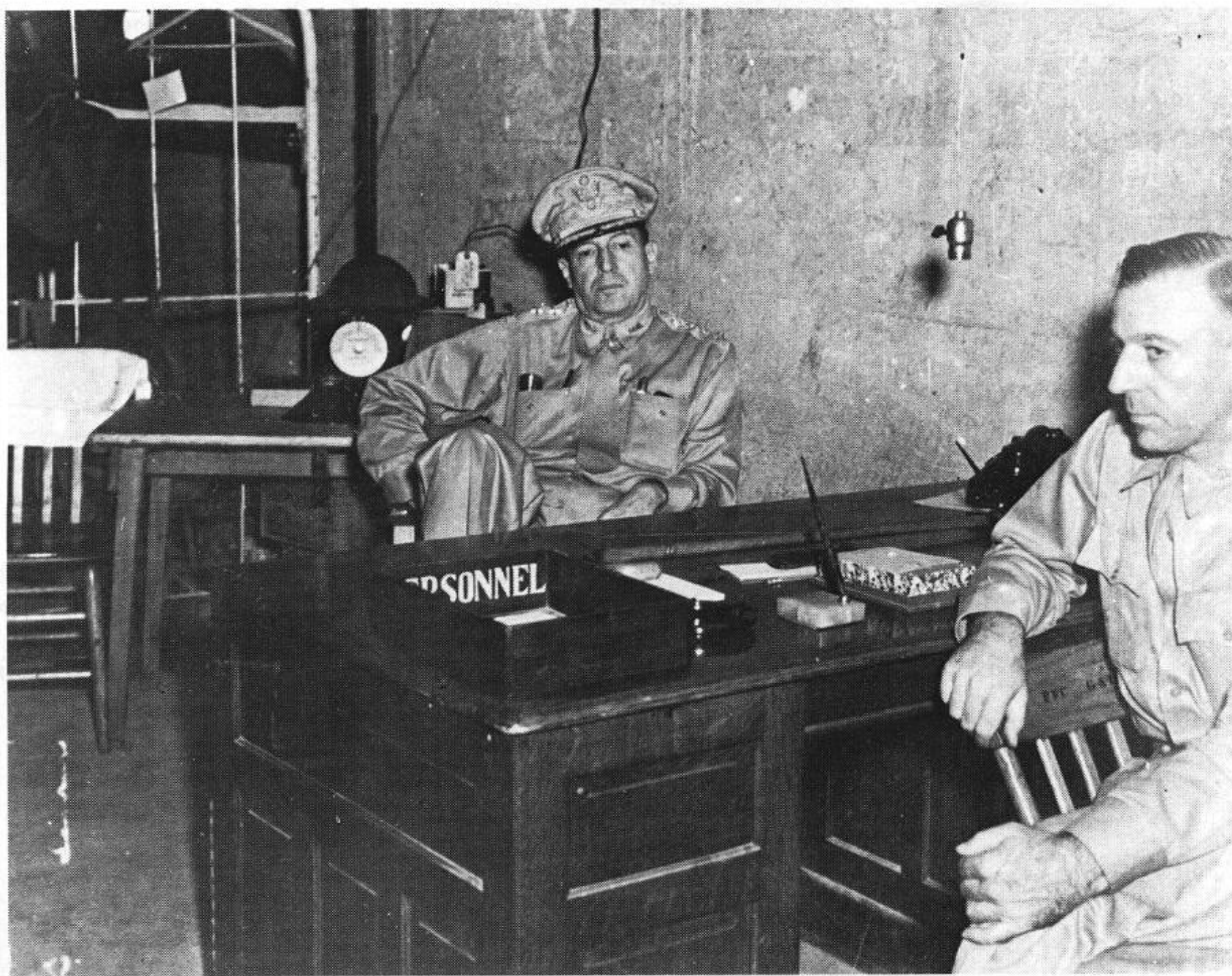
Eind februari namen de beschietingen enigszins af, maar gedurende de eerste twee weken van maart werden nieuwe krachten verzameld, Generaal MacArthur kreeg opdracht Corregidor te verlaten. Op 11 maart vertrok hij per motortorpedoboot naar Mindanao waar hij de Filippijnen met een B-17 verliet om in Australië een nieuw hoofdkwartier op te zetten. Het garnizoen liet hij achter onder bevel van generaal Johnathan Wainwright. Met de dreigende capitulatie op Bataan voor de deur, waar de Amerikaanse troepenmacht aan algehele vernietiging bloot stond, werd Corregidor steeds nauwer omsingeld.

De Japanse artilleriebeschietingen werden hervat op 15 maart om 07.30 uur met salvo's uit de pas in stelling gebrachte 240mm howitzers. Ongeveer 500 granaten vielen erop Carabao (Fort Frank) en 100 op Fort Drum. De Amerikaanse batterijen die tot dusver met succes tegenvuur hadden afgegeven, begonnen te wankelen. De troepen op de eilandjes werden echter gehinderd door hun eigen wapens die voornamelijk bestemd waren om de Baai te verdedigen tegen aanvallen vanuit de zee. Het grootste deel van de munitie bestond uit pantsergranaten en was niet geschikt voor gronddoelen. De weinige munitie die dat wel was werd gespaard voor de beslissende aanval op de eilanden. Nu de Japanners hun artillerie konden opstellen in het centrum van Bataan, op de hoogten van het Mariveles-gebergte, waren de eilandforten van beide kanten omsingeld. Zonder enige kans op bevoorrading en volgepropt met degenen die van het hoofdeiland waren geëvacueerd, gaf de meest optimistische schatting Corregidor nog enkele weken — op z'n hoogst zes — totdat de voedselvoorraden zouden zijn uitgeput.

Hoewel de Japanse artillerie zweeg vanaf 22 maart en nachtelijke bombardementen vanuit de lucht begonnen, was dit slechts de stilte voor de storm. Generaal Homma kon zijn volle aandacht besteden aan Corregidor nu hij geen strijd meer behoefde te leveren tegen de Amerikaanse en Filippijnse troepen op de hoofdeilanden. Tegen 9 april begonnen zijn plannen voor de beslissende aanval vorm te krijgen waarvoor de nodige versterkingen arriveerden. De generaal werd echter geconfronteerd met een dringend probleem — het verzamelen van zijn landingstroepen in de Baai van Manilla. Zij konden niet over land worden aangevoerd en de zeeroute langs de Amerikaanse kanonnen was ook onmogelijk. Op 14 april voerde hij een experiment uit door

Mitsubishi Ki-21 'Sally' bommenwerpers naderen Corregidor vanaf het schiereiland Bataan in het noorden.

gedurende de nacht, onder dekking van artillerie en vliegtuigaanvallen, een aantal boten de baai te laten binnenvaren. Hoewel deze operatie gelukte, duurde het nog tot begin mei voordat hij in de baai voldoende landingstroepen had verzameld. Ondertussen was het Japanse geschut op de noordelijke oever op 9 april begonnen met vuren. Drie dagen later waren de meeste van de nieuwe batterijen in stelling gebracht en op 12 april om 06.00 uur werd het menens. De Japanners hadden elke batterij als doelwit een bepaalde zone toege-



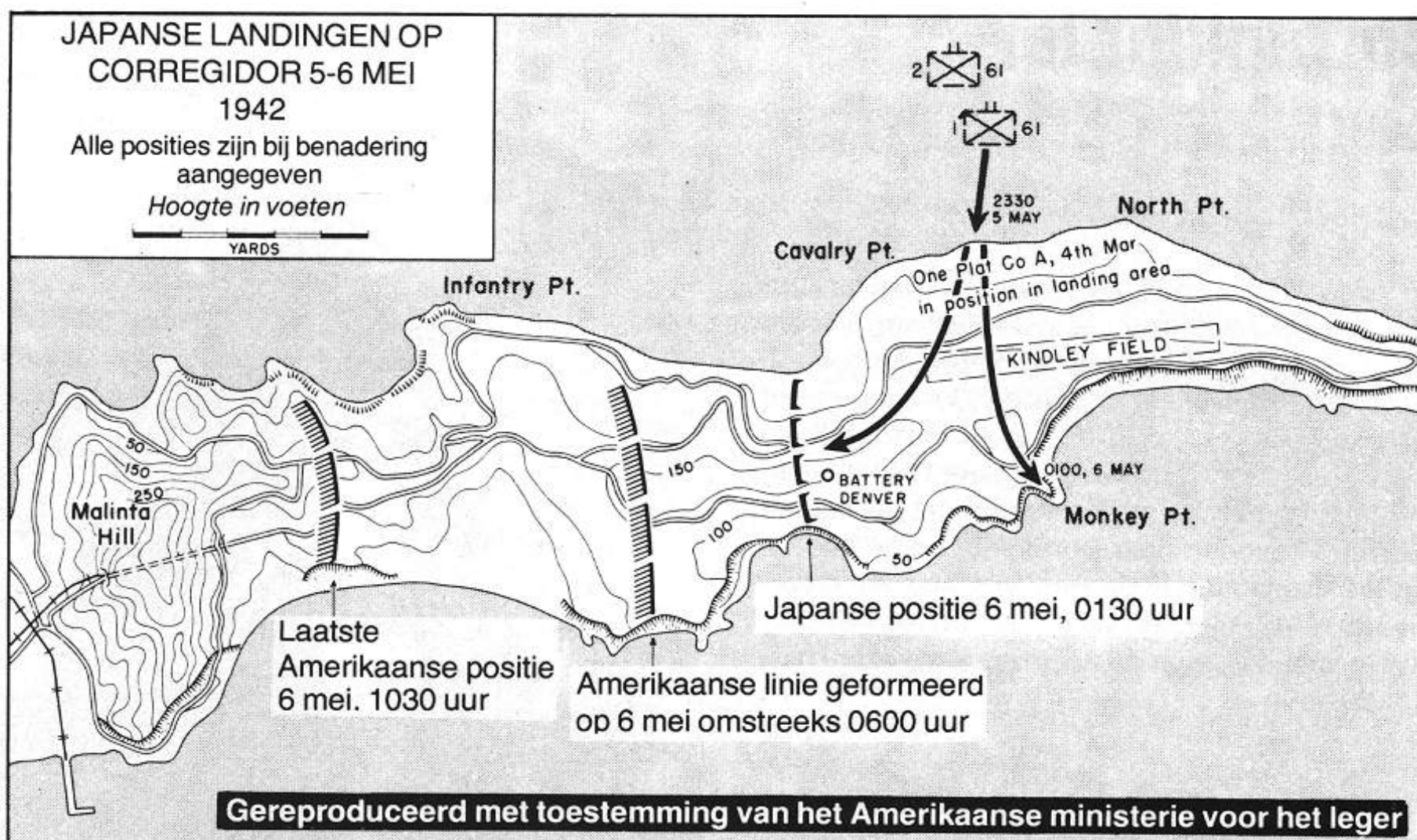
Het hoofdkwartier van de Amerikaanse troepen op de Filippijnen in de Malinta-tunnel. Generaal Douglas MacArthur met de stafchef, generaal-majoor Richard Sutherland, op 1 maart 1942 (US Army).

wezen. Alle kannonnen werden zorgvuldig ingeschoten. Voor het eerst kreeg het geschut op Corregidor hevige en systematische beschietingen te verduren en een voor een werden de batterijen tot zwijgen gebracht. Met een spervuur dat zich sinds de Eerste Wereldoorlog niet meer had voorgedaan, werd alles wat zich bovengronds bevond vernietigd, terwijl voortdurende luchtaanvallen het bloedbad nog verergerden. Het Malinta Tunnel-complex bood bescherming aan Amerikaanse gewonden, maar onder onbeschrijflijke omstandigheden.

De gehele maand april duurden de bombardementen voort en begin mei namen zij zelfs in hevigheid toe. Ondanks de mening van generaal Wainwright, dat de Japanners onmogelijk hun vuursnelheid nog meer konden verhogen, vuurden zij op 4 mei in een periode van 24 uur 16.000 granaten van allerlei kaliber af. De beschieting begon daarna het karakter te krijgen van een inleiding op de landingsaanval, waarbij geconcentreerd vuur werd afgegeven op de vlakke noordelijke kust, het gebied dat het meest voor een landing geschikt was.

Op 5 mei waren op Corregidor nog slechts drie vuurmonden van 155mm over om de onvermijdelijke landing te weerstaan, welke die avond om 21.00 uur begon. Luisterapparatuur van de luchtverdediging ontdekte het gebrom van een groot aantal motorboten die op weg waren naar het eiland. Kort voor middernacht zweeg plotseling de Japanse artillerie en het constante gedreun van de zware kanonnen, gepaard gaande met het ontploffen van granaten maakte plaats voor het bijna speelgoedachtige geluid van licht wapens. De Japanners waren geland.

In de duisternis was de landing voor beide partijen een verwarrende gebeurtenis. Het 1e bataljon van het 61e regiment infanterie was om 23.10 uur bij North Point aan land gegaan om pas na drie of vier uur door het 2e bataljon te worden gevolgd. De Amerikaanse tegenstand was hevig en vele lan-



dingsvaartuigen werden vernietigd. Schattingen van de Japanse verliezen tijdens de eerste aanvalsgolf variëren van 50 tot 75 procent, waarbij tweederde van de boten tot zinken werden gebracht. Een Japanse officier dacht dat van de 2.000 man er slechts 800 aan land waren gekomen.

Echter bij daglicht bleken de Japanners al bijna de helft van het eiland in handen te hebben. Ook waren zij erin geslaagd drie tanks aan land te brengen. Hoewel de Amerikaanse verdedigers tegenaanvallen hadden uitgevoerd en nog steeds in bezit waren van het hoofddoel van de Japanse aanval, het Malinta-complex, moesten om 8 uur 's morgens de laatste Amerikaanse reserves worden

aangesproken. Toen even voor 10.00 uur de Japanse tanks begonnen op te rukken had dit een zodanige psychologische uitwerking op de verdedigers dat dit het einde betekende van elke verdere gecoördineerde actie. Op grond van rapporten die hem hadden bereikt volgens welke reeds 800 Amerikanen waren gesneuveld en 1.000 gewond waren geraakt, kwam generaal Wainwright tot de slotsom dat verdere strijd zinloos was. Om 10.30 uur gaf hij opdracht via de radio aan de Japanners bekend te maken dat hij zich overgaf. Tegelijkertijd werd zijn beslissing per radio doorgegeven aan president Roosevelt en aan generaal MacArthur. Corregidor was gevallen.

Amerikaanse en Filipijnse troepen komen, met hun handen omhoog ten teken van overgave, uit de Malinta-tunnel op de morgen van de 6e mei (buitgemaakte Japanse foto, door het Amerikaanse leger vrijgegeven in 1948).



Corregidor ter eeuwige herinnering

DOOR WILLIAM H. BARTSCH

Op vrijdag 15 juli 1977 lag 's morgens om acht uur bij het marinehoofdkwartier in de Baai van Manilla een vaartuig van de Filipijnse marine gereed om mij en mijn Filipijnse vriend Rico T. Jose aan boord te nemen. Rico, iemand met grote belangstelling voor de campagne op de Filipijnen in 1941/42, had enkele maanden tevoren geregeld dat de marine ons zou vervoeren naar Corregidor en de andere versterkte eilanden in de Baai van Manilla in verband met mijn plannen voor Toen en Nu een verhaal te schrijven over de daar nog aanwezige oorlogsresten.

Vreemd genoeg vertoonde mijn onderzoek parallellen met dat van mijn grootvader, conservator van het Nationaal Museum in Washington D.C., die in de jaren twintig en dertig in de Filipijnse wateren onderzoek had verricht naar daar voorkomende weekdieren. Dit werd mij verteld door Dr. Isagani Medina, hoogleraar in de Filipijnse geschiedenis en een bekend bibliograaf. Enkele dagen tevoren was ik aan hem voorgesteld en bij die gelegenheid had hij mij gevraagd of ik familie was van Dr. Paul Bartsch. Die naam was hij vele malen tegengekomen bij het samenstellen van zijn bibliografie over de Filipijnen. Ik vond het daarom gemakkelijk hem te kunnen vertellen dat Dr. Bartsch mijn grootvader was. Mijn trip gold dus voor de familie Bartsch als een terugkeer naar de Filipijnen, hoewel mijn onderzoek op iets heel anders betrekking had.

Onze tocht naar Corregidor duurde, ondanks de 26 mijl die moest worden afgelegd, niet lang omdat we met een snelle patrouilleboot van de marine voeren, de TCS 416, onder commando van bootsman 2e klas Rudy Aurel, die werd bijgestaan door twee matrozen. De TCS 416 leek opmerkelijk veel op een PT-boot uit Wereldoorlog II. Met een lengte van nog geen 14 meter was hij echter een mini-uitvoering van de 24 meter lange ELCO en Higging PT-boten die in de oorlog roem hadden verworven.

Terwijl wij met een snelheid van 35 knopen op weg waren naar Caballo, onze eerste plaats van bestemming, moest ik denken aan soortgelijke trips die luitenant ter zee Bulkeley met zijn handjevol bemanningsleden 35 jaar geleden met PT-boten had moeten maken om de Japanse aanval op de Filipijnen het hoofd te bieden. Welke Amerikaanse jongere had tijdens de oorlogsjaren niet *They were expendable* gelezen, het klassiek geworden boek dat W. L. White over deze mannen schreef? Spoedig kwam rechts van ons Bataan in zicht, met de berg van die naam opdoemend boven de groene kuststrook van het schiereiland. Wij konden nu ook recht voor ons Corregidor onderscheiden met links daarvan het kleine Caballo, waar wij precies om negen uur aan land stapten.

Het eiland Caballo

Na aankomst werden wij naar de commandant van de tegenwoordige marinebasis op Caballo, kapitein-luitenant ter zee Gelacio M. Alvarez gebracht, die ons aanbood met hem een tocht te maken over het eiland, dat vroeger bekend stond als Fort Hughes.

Wij begonnen met de onmiddellijke omgeving van de basis op het laaggelegen, vlakke deel van het eiland. Het eerste wat we zagen was een onklaar gemaakt 8-inch kanon, gedeeltelijk bedekt met kreupelhout, dat zich op een terrein achter de kazerne bevond. Dit moest een van de stellingen zijn geweest waar een van de kleinere batterijen stond



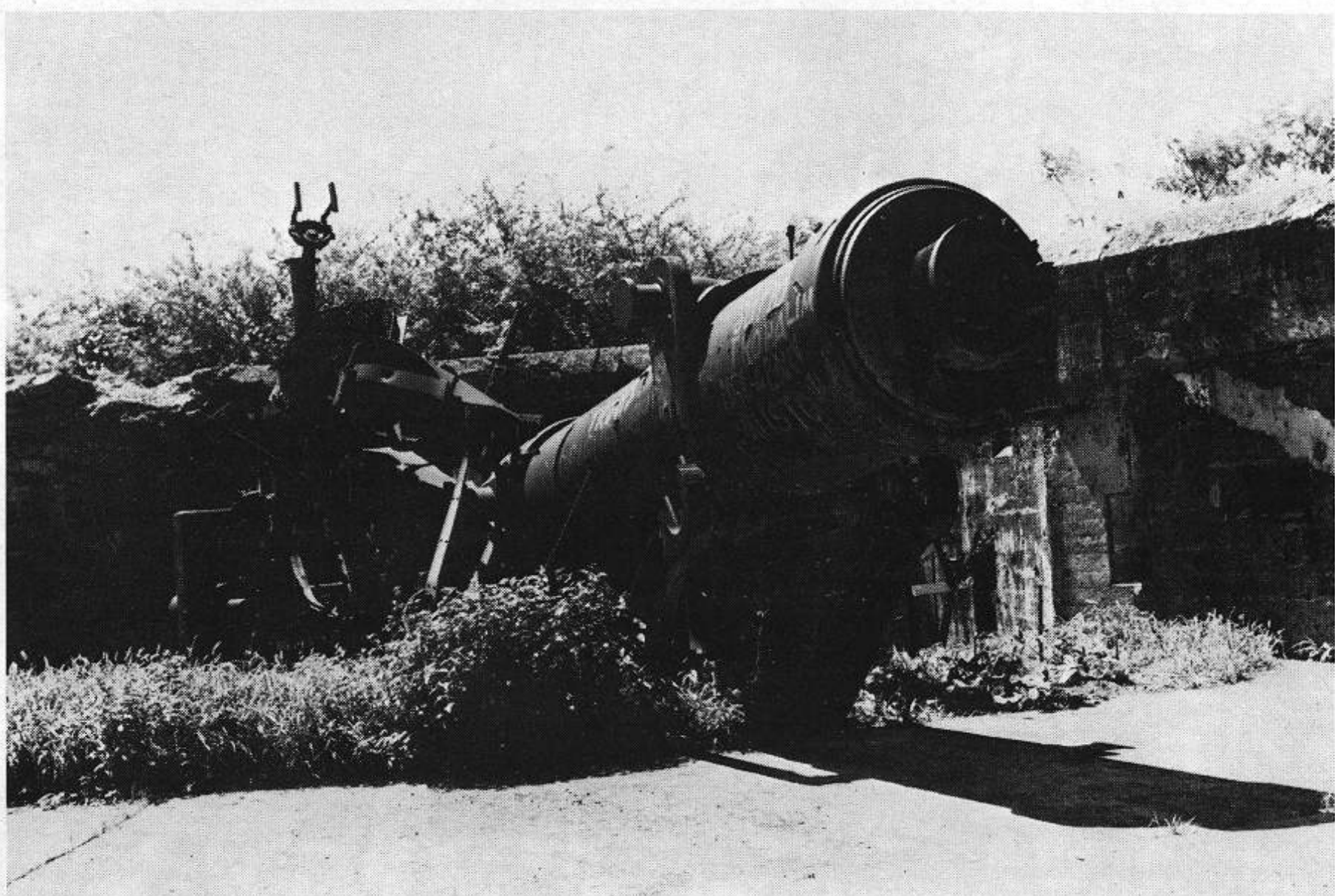
William Bartsch met een Filipijnse zeecadet, even voor het vertrek met de TCS 416 naar Caballo en Corregidor (Bartsch).

opgesteld. Daarna liepen wij naar batterij Woodruff, na al deze jaren nog gedeeltelijk intact, met inbegrip van het magazijn waar vroeger de granaten lagen opgeslagen. Het 14-inch kanon lag nog op zijn verticaal beweegbare kazemataffuit, hoewel in een andere positie dan vooroorlogse foto's te zien geven. Het grootste stuk geschut was nog wel compleet, maar erg verroest en vol met inscripties van bezoekers.

Na onze inspectie van batterij Woodruff vroeg overste Alvarez of wij aan de kust achter de kazerne een Amerikaanse tank wilden zien die daar was vastgelopen, voordat hij in actie kon komen tijdens de herovering van het eiland in maart en april 1945. Het bleek inderdaad een Sherman-tank te zijn, zwaar verroest en verwaarloosd, met een vreemde korte loop voor zijn 75mm kanon. Volgens kolonel

Paul R. Lemasters, voormalig commandant van het 2e bataljon van het 151e regiment infanterie, dat deel uitmaakte van de 38e divisie die het eiland heroverde, is het de tank die waarschijnlijk werd verlaten toen hij werd getroffen op het moment dat hij op 3 april 1945 met andere tanks probeerde via het koraalrif het strand te bereiken, in een mislukte poging de Japanners uit hun mortierstellingen te verdrijven.

Teruggekeerd op het hoofdkwartier, stapten we in een grote rode brandweerwagen voor een tocht naar het hoogste punt van het eiland. Kruipend over een steile, bochtige weg, vroeg ik mij af of wij ooit de top zouden halen. Het duurde echter niet lang voordat wij ons doel bereikten, Batterij Gillespie, de ander 14-inch stelling van Fort Hughes, gelegen aan de meest oostelijke rand van het eiland. De



Achterkant van het 14-inch kanon op Batterij Woodruff (Bartsch).

CABALLO (FORT HUGHES)

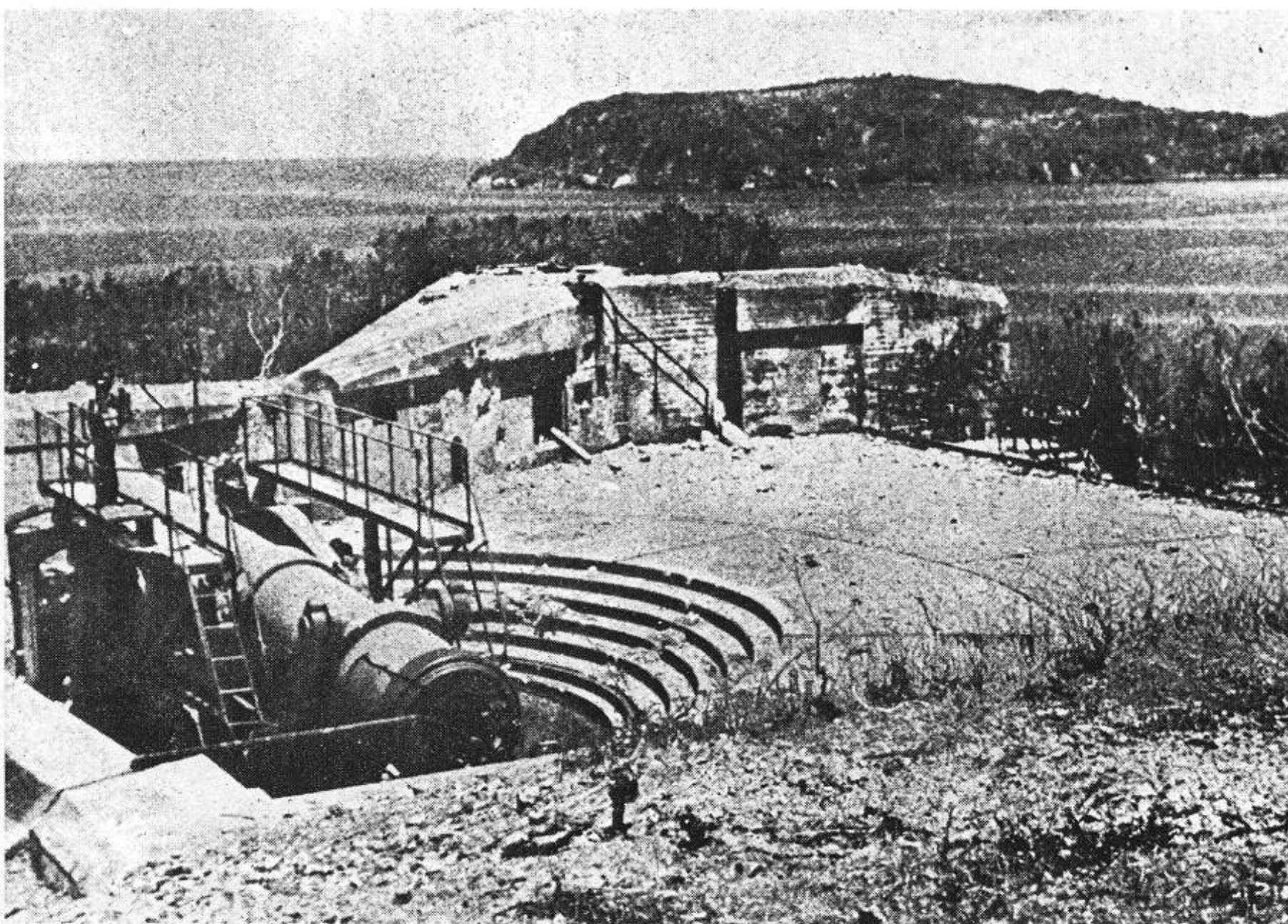
Aantal batterijen	kaliber	Aantal vuurmonden
2	14-inch	2
1	12-inch mortier	4
1	6-inch	2
2	155-mm	3
2	3-inch	(4 tl) 6
3	Zoeklichten	3
11	Totaal	(vuurm.) 17 (zoekl.) 3

batterij moet een gemakkelijk doelwit zijn geweest voor Japanse vliegtuigen. De stelling scheen echter niet te zijn gebombardeerd, getuige de muren die in zeer goede staat verkeerden, evenals het kanon. Mogelijk beschouwden de Japanners de batterij niet als een bedreiging en uit de rapporten blijkt ook niet dat Gillespie vuur heeft afgegeven. Tijdens de terugtocht vroeg ik waar Batterij Craighill lag, de zeer doeltreffende stelling van vier 12-inch mortieren die tot de val van Corregidor de Japanse posities op Bataan en op het hoofdeiland bestookte. Overste Alvarez stopte spoedig daarop de brandweerwagen, waarna we begonnen naar het hoogste deel van het eiland te klimmen. Er liep echter geen pad, zodat wij verplicht waren onszelf aan struiken en takken naar boven te trekken. Op de top aangekomen moesten wij ons, op zoek naar de batterij een weg banen door dichte begroeiingen, waarbij we echter niet meer vonden dan een kleine betonnen bunker. (Dit was kennelijk de waarnemingspost voor Batterij Craighill die naar ik later vernam, via een nu overwoekerde trap van 177 treden met de batterij in verbinding stond).

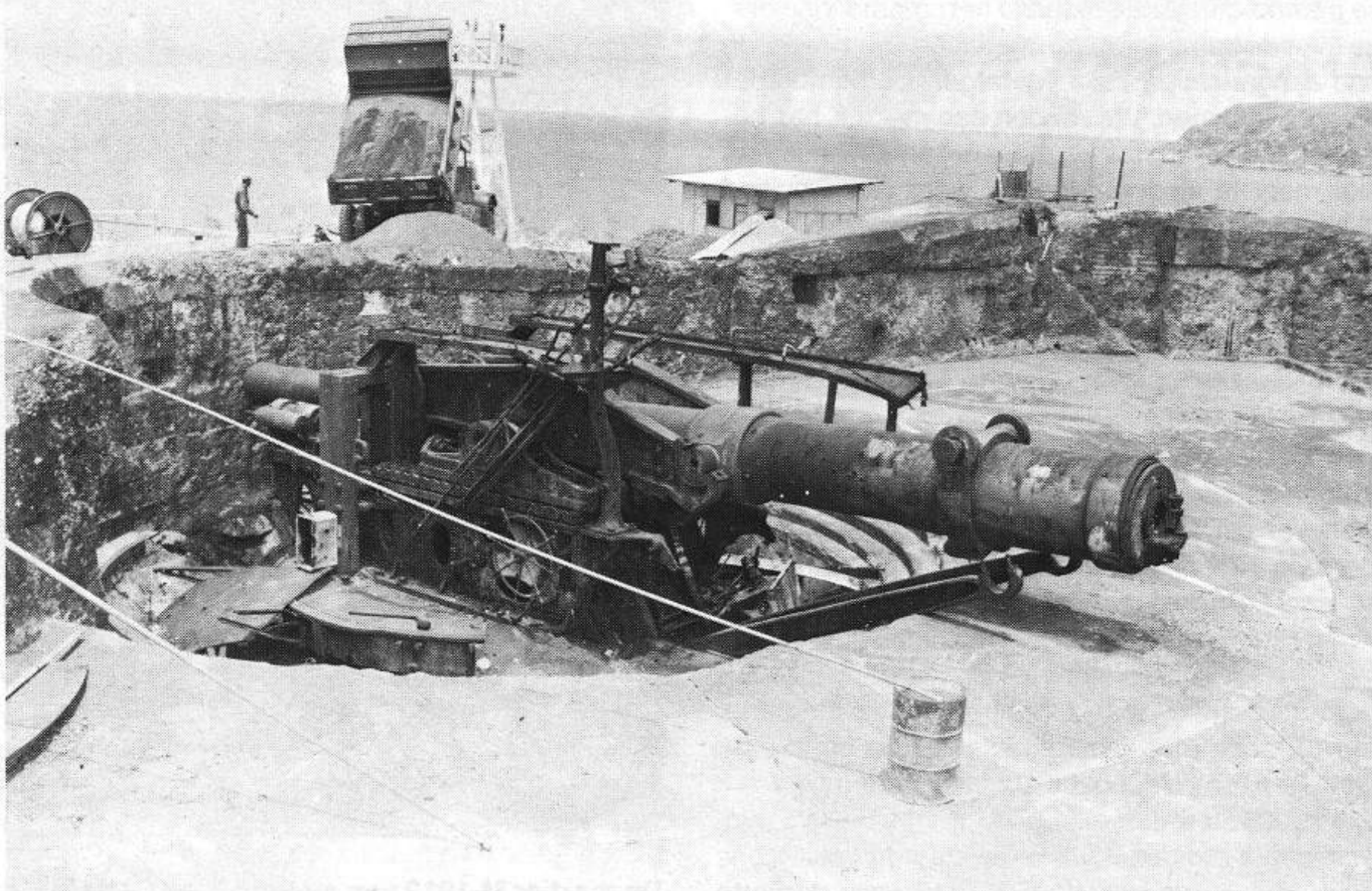
Het was duidelijk dat Craighill niet hier boven was! Afdalen bleek nog moeilijker dan klimmen; mijn zware camera slingerde om mijn nek, mijn voeten gleden weg in de zachte grond, terwijl wortels en takken waaraan ik mij wilde vastgrijpen, door midden braken. Tenslotte bereikten we bezweet, onder het vuil en uitgeput de brandweerwagen. De vraag bleef: waar was Craighill? De heuvel afrijdend stopten wij op een gegeven ogenblik op een plek waar het 113e geniebataljon in april 1945 een geïmproviseerde oliepijpleiding had aangelegd om de Japanners uit hun laatste weerstandsnest te verdrijven. Dit wees ons de weg naar de tunnel die de verbinding vormde tussen de twee geschutsofstellingen van Batterij Craighill en in welke tunnel, volgens mijn aantekeningen, de Japanners zich verborgen hadden gehouden. Bij toeval hadden wij tenslotte toch Batterij Craighill ontdekt. Wij gingen de tunnel in en liepen ongeveer 100 meter in het donker voordat wij de eerste opening bereikten die naar de laagste van de twee mortierstellingen leidde, eertijds stelling B genoemd. Wij zagen een omsloten ruimte, bijna vierkant, met hoge muren, die aan drie zijden de nog in goede staat verkerende munitie-opslagplaatsen bevatte. In de muur tegenover de ingang bemerkten wij een gat dat volgens overste Alvarez mogelijk een inslag was van een onontplofte granaat die de Japanners vanaf Cabcaben op Bataan hadden afgevuurd.

De twee mortieren waren met struikgewas overwoekerd. Eén ervan was zo verroest dat op de loop geen inscriptie meer was terug te vinden. Op een andere mortier stond echter nog duidelijk leesbaar: '12-inch No. 39 Ord. Dept. U.S. Mod. 1912, Water-vliet Arsenal 1916'. Dit kwam overeen met de gegevens die wij over Craighill hadden, welke uitwezen dat de batterij twee stellingen telde van elk twee mortieren van 12 inch, model 1912.

Na de mortieren in Stelling B gefotografeerd te hebben kropen wij weer de tunnel in en bereikten na nog eens 100 meter Stelling A. Hier bleek het geschutsemplacement echter overdekt te zijn met



Batterij Gillespie, 1945. In de verte Topside op Corregidor (William M. Belote).



Boven: Het 14-inch kanon van Batterij Gillespie in 1959, gefotografeerd door kapitein ter zee David Nash van de Amerikaanse marine, die in 1942 de mortieren op Batterij Craighill bediende. Men is kennelijk bezig de muren van de batterij te herstellen. Onder: Het kanon en de betonnen muur van Batterij Gillespie zoals ze eruit zagen bij het bezoek van de auteur in juli 1977 (Bartsch).

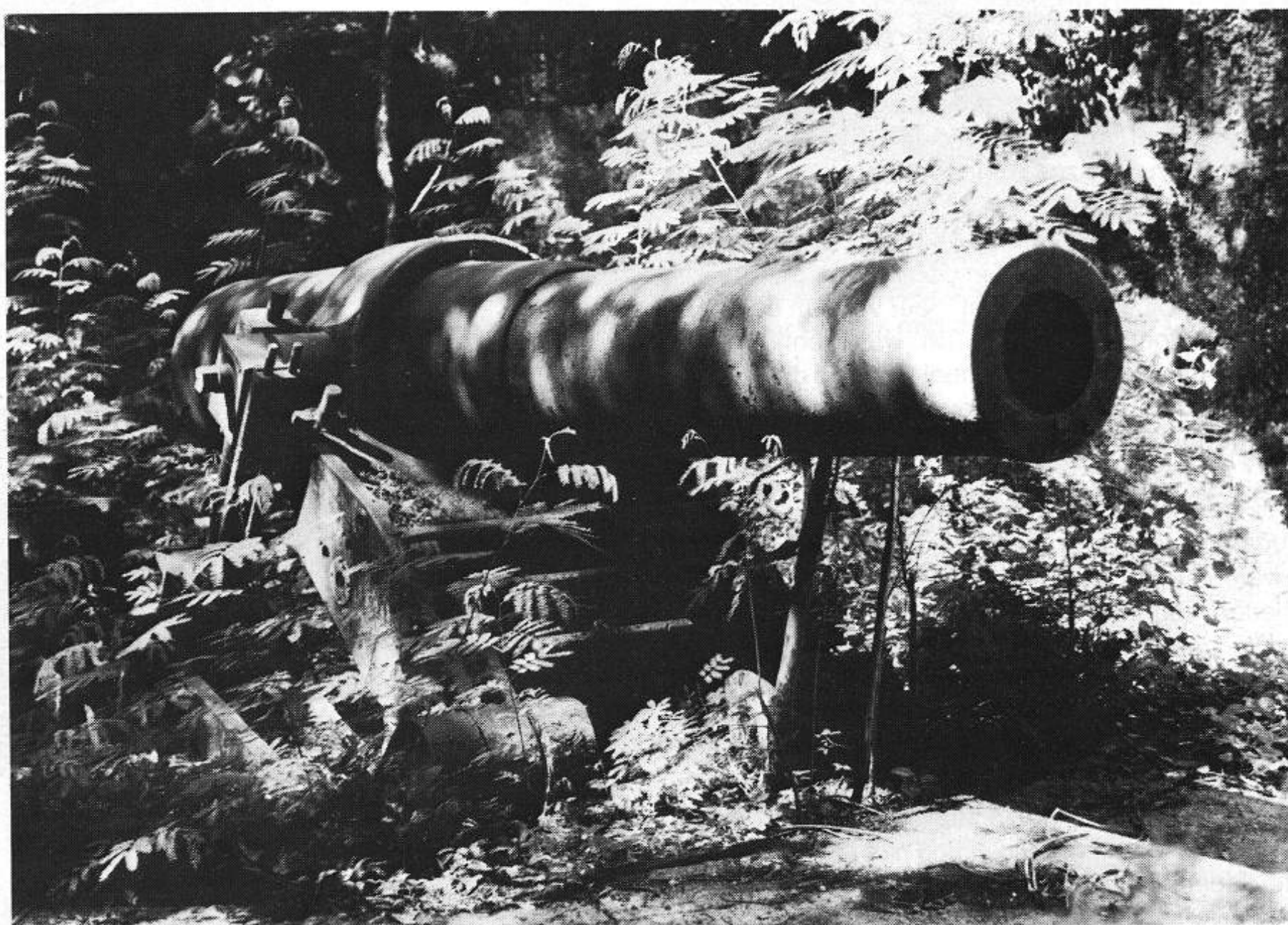




Links: De twee mortieren M-1912 van stelling B op Batterij Craighill, vermoedelijk 1945 (William M. Belote). Boven: Hetzelfde punt gefotografeerd door kapitein ter zee Nash in 1959. Deze mortier werd 17 jaar eerder door zijn eigen manschappen bediend.

puin en blokken cement van een ingestorte muur. Klaarblijkelijk was dit het gevolg geweest van het laatste Japanse bombardement op Craighill op 6 mei 1942, dat volgens David Nash, de Amerikaanse marine-officier die indertijd het commando voerde over de bemanning van de batterij, meer schade had aangericht dan alle voorafgaande bombardementen tezamen. Wij vonden een mortier, half begraven, nog op zijn affuit, maar het andere stuk was niet meer te vinden. Mogelijk werd dit vernietigd tijdens het bombardement op 24 april, toen gedurende 2½ uur elke 2½ minuut granaten van 240 mm op Stelling A werden afgevuurd.

Na voltooiing van onze inspectietocht langs de mortieren keerden we terug naar de tunnel op weg naar de uitgang. Van 5 tot 7 april 1945 waren in deze tunnel via de geïmproviseerde pijplijn duizenden liters van een mengsel van gas en olie gepompt, dat door de Amerikaanse genie tot ontbranding was gebracht om de Japanners die zich daar verborgen hielden uit te schakelen. De beschadigingen aan de tunnel door ontploffingen, zijn veroorzaakt door eerdere pogingen de Japanners met handgranaten en zelfs met vliegtuigbommen te verdrijven, pogingen die echter geen succes hadden. Om 11.30 keerden wij op de marinebasis terug, bedankten overste Alvarez en stapten vervolgens weer aan boord van de TCS 416 voor de korte overtocht naar Corregidor.



De mortier M-1912 van stelling B op Batterij Craighill is thans het best bewaarde exemplaar van de vier oorspronkelijk in de batterij opgestelde mortieren (Bartsch).



Boven links: Leden van het 113e geniebataljon leggen op 5 april 1945 een 4-inch pijplijn naar de ingang van de tunnel naar Batterij Craighill. In de pijplijn werd een mengsel van gas en olie gepompt dat tot ontbranding



werd gebracht om de zich hardnekkig verzettende Japanners te verdrijven (US Army). Rechts. De ingang van de tunnel thans. Het struikgewas maakt een precieze vergelijking onmogelijk (Bartsch).

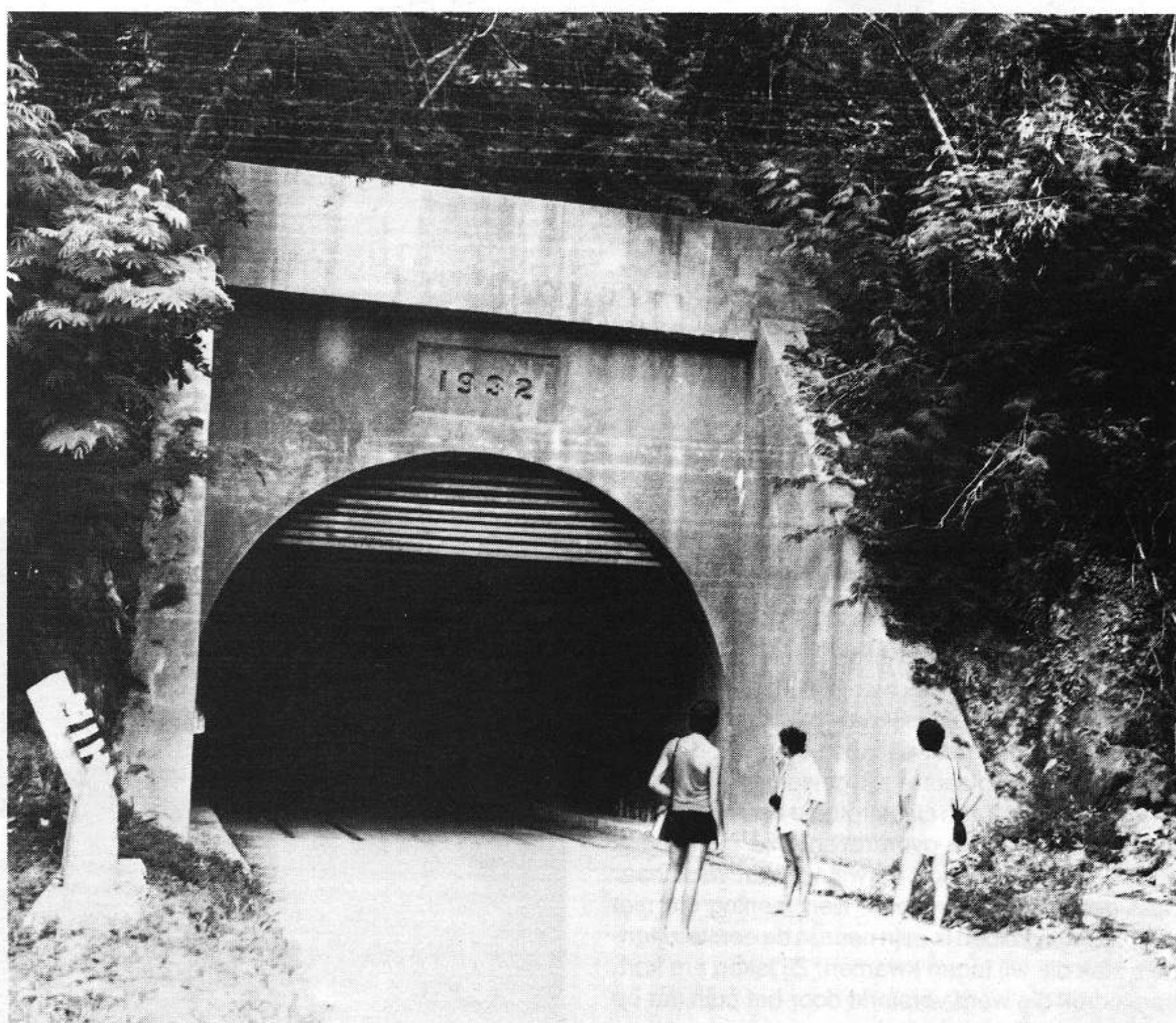


Corregidor

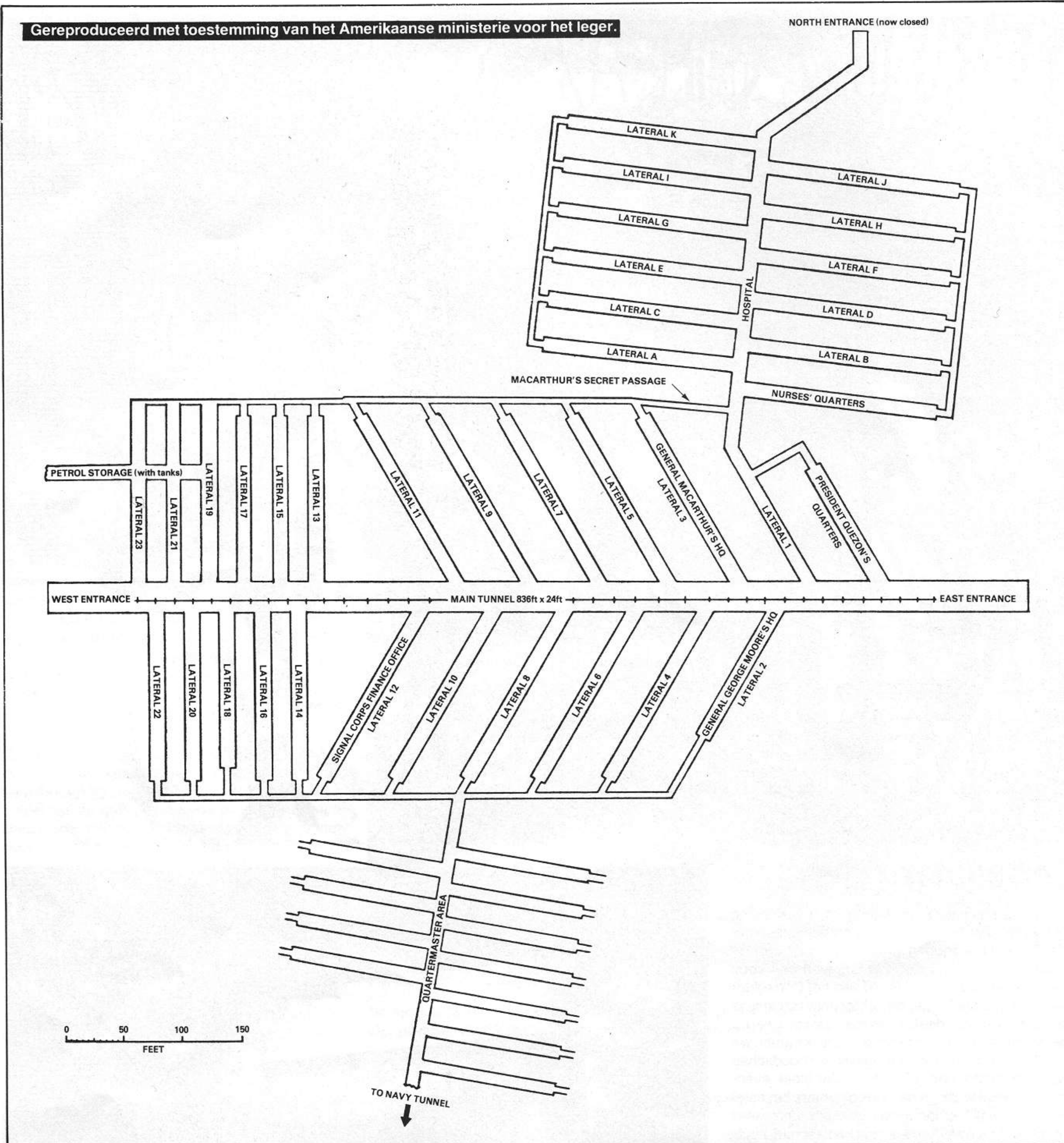
Binnen tien minuten bereikten wij South Harbor, na te hebben afgesproken dat wij zondagmorgen om 09.00 uur weer zouden worden opgepikt voor de retourvaart naar Manilla. We begaven ons eerst naar het bureau van het hoofd van het Corregidor Memorial, kolonel Sibala, die echter afwezig bleek te zijn. Een sergeant deelde ons mee dat men niet op de hoogte was van onze komst. (Later kwamen we erachter dat de marine wel degelijk een boodschap naar Corregidor had gezonden). Dat bleek evenmin het geval te zijn in de Corregidor Inn, het hotel dat naast het Memorial was gelegen. Ons werd verteld dat men wel kamers beschikbaar had, maar dat van bezoekers die op het eiland overnachtten, verwacht werd dat zij hun eigen voedsel meebrachten. Heet, dorstig en zonder eten sinds de vroege morgen, kregen wij het gevoel bezig te zijn aan onze privé-dodenmars. Gelukkig slaagde de leiding van het hotel erin levensmiddelen voor ons in te slaan en een avondmaal voor ons te bereiden.

Vanaf de hoogte waarop de Corregidor Inn was gelegen konden wij, in zuidelijke richting kijkende, de zwaar begroeide Malinta-heuvel zien. Onderaan de heuvel ontwaarden wij een toegangspoort, die duidelijk was aangegeven met de woorden 'Malinta-Tunnel', ongetwijfeld een hulp voor onwetende toeristen, maar ik voelde het aan als heilighennis van een historische plaats.

Na wat op verhaal te zijn gekomen, gingen Rico en ik vroeg in de middag op weg voor een inspectietocht door de Malinta-Tunnel. Rico was zo verstandig geweest een zaklantaarn mee te nemen, niet zo zeer voor de 250 meter lange hoofdtunnel, waarin het daglicht aan beide kanten voldoende binnen-



Geheel boven: Generaal MacArthurs terugkeer naar zijn voormalig hoofdkwartier op Corregidor, 2 maart 1945. Hij staat hier in gezelschap van hoge officieren bij de gedeeltelijk versperde ingang van de Malinta-tunnel (US Navy/National Archives). Boven. 35 jaar later. Jonge toeristen bezoeken dezelfde plek. Let op de toegenomen begroeiing sinds 1945 (Bartsch).



viel, maar voor de zijtunnels, waar het pikdonker was.

De eerste indruk die ik van de Malinta-Tunnel kreeg was dat hij veel korter was dan ik me had voorgesteld. Mijn verbeelding hieromtrent hing waarschijnlijk samen met de grote historische reputatie van de tunnel, waarin je, zoals bleek, gemakkelijk van het ene einde naar het andere eind kon kijken. 'Dit lijkt mij geen plaats te zijn geweest waar men in april en mei 1942 aan claustrofobie heeft geleden—men heeft de zaken overdreven' was mijn eerste reactie tegenover Rico, terwijl wij van west naar oost door de tunnel liepen. Een mening die niet werd gewijzigd toen ik mijn neus in de eerste zijtunnels stak die wij tegen kwamen. Zij leken erg kort, een indruk die werd versterkt door het puin dat op

Het leven in het Malinta-tunnelcomplex voor de oorlog (1939). Foto genomen door sergeant Charles N. Coffin van de A-batterij van het 59e regiment kustartillerie)





10 à 15 meter binnenwaarts lag opgestapeld. Naarmate wij echter meer de zijtunnels hadden geïnspecteerd, ontdekten wij dat het herstelwerk in de gangen, gelegen aan het oostelijk eind van de hoofdtunnel, verder was gevorderd. Met enige aarzeling betraden wij deze zijtunnels en schenen voorzichtig met Rico's lamp langs de muren en in de verte, waar het na 5 meter pikdonker was. In sommige zijtunnels zijn zware houten steunpilaren geplaatst om de zoldering te stutten. Ook kwamen wij in enkele gevallen ingestorte gedeelten tegen bestaande uit stapels rotsgesteente – en dan hing er diep in de zijtunnels een vieze vochtige lucht.

Bij het oostelijke einde van de hoofdtunnel gingen we links af het ondergrondse hospitaal binnen, dat zelf ook bestond uit een hoofdtunnel met links en rechts zijgangen. Wij liepen langs het rechts gelegen verpleegstersverblijf en langs 'MacArthurs geheime doorgang' aan de linkerkant, waarna wij de zijtunnels bereikten waarvan er negen, aangeduid met de letters A tot en met I, als ziekenzalen dienst hadden gedaan. In de diepte van deze zijtunnels overviel mij voor het eerst een gevoel dat op claustrofobie leek. Ik stelde mij voor hoe zieken en gewonden hier in de nauwe doorgangen hadden gelegen en hoe zij geleden moesten hebben onder de luchtaanvallen en de artilleriebeschietingen die het tunnelcomplex deden schudden, met elk ogenblik het gevaar voor ogen onder instortend puin te worden bedolven. Mij verbeelding werd versterkt toen ik buiten een namiddagsstorm hoorde loeien, wat op mij dezelfde indruk maakte als het geluid dat de Japanse bombardementen op de tunnelbewoners uit 1942 moet hebben gemaakt. Anderen die in de duisternis en de beangstigende stilte het hospitaalcomplex bezochten, zijn ervan overtuigd het gesteun van de stervenden en het gekerm van de gewonden te hebben gehoord. Worden de tunnels bevolkt door geesten? Sommigen beweren met stelligheid op regenachtige avonden een jonge vrouw met donker haar te hebben gezien, klein van gestalte, met een gelaat dat zorg en wroeging uitstraalde. Ze stond huilend in of bij de operatiezaal. Was zij een operatiezuster of zocht zij iets voor een dokter? Om haar te kunnen zien moet men stil en geduldig wachten...

Ons voorzichtig voortbewegend in de duisternis bereikten wij tenslotte het einde van het hospitaal-

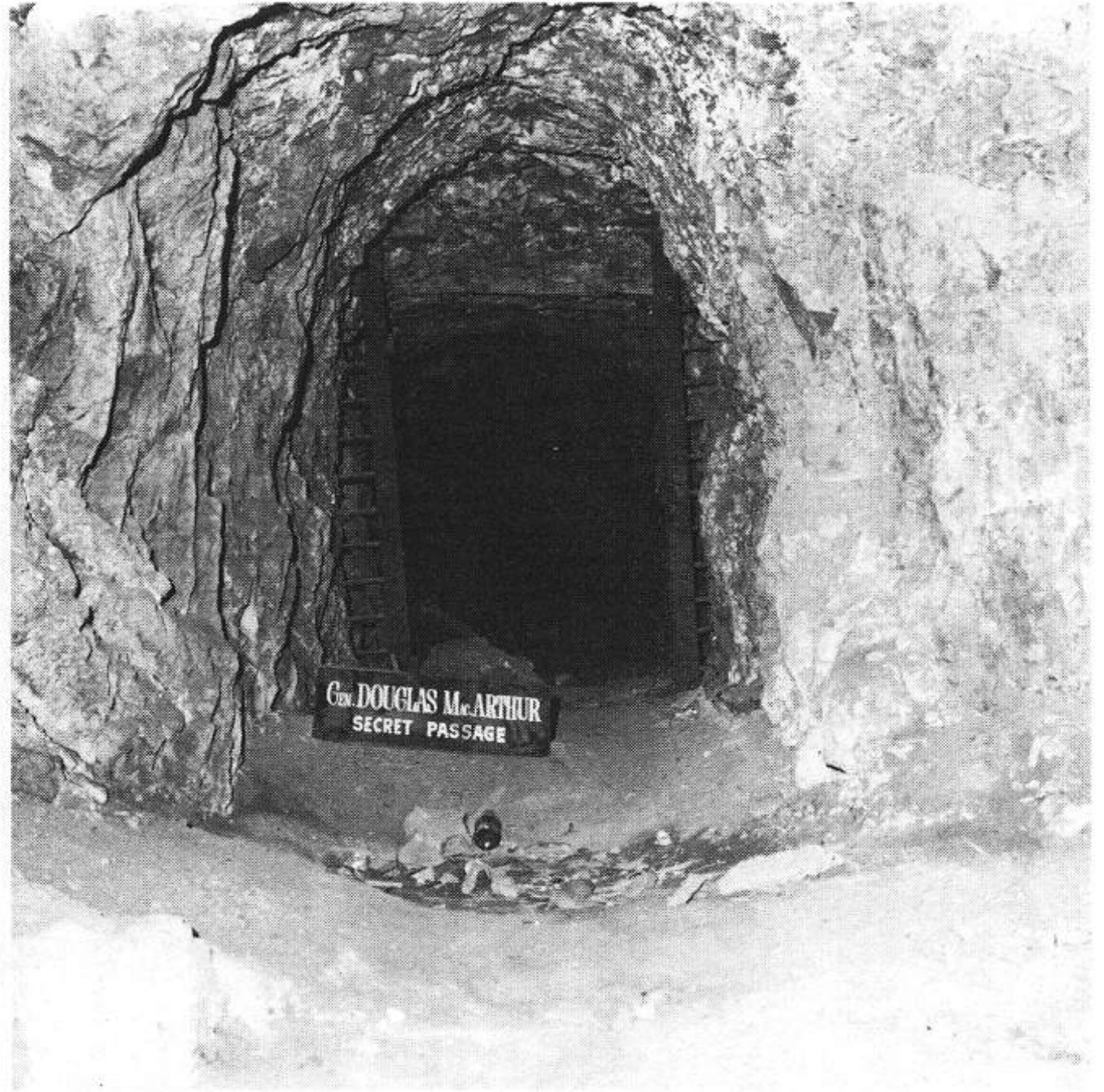
Boven: Het negatief van deze beroemde foto raakte zoek tijdens de verzending naar Amerika. De foto werd op 24 april 1942 genomen door majoor Paul Wing van de Verbindingsdienst. De laatste onderzeeboot die op 3 mei nog contact had met het garnizoen op Corregidor kreeg een afdruk van kolonel J. R. Vance (staande met zijn handen op de heupen). Deze foto werd later door de Verbindingsdienst gecopieerd. De prent toont het betaalkantoor dat zijtunnel 12 deelde met de Verbindingsdienst waarvan de codeerapparaten zich achter het scherm bevinden.



Boven: Toen de auteur in juli 1977 voorzichtig een kijkje nam in de pas gerestaureerde zijtunnel 12, kon hij zich maar nauwelijks voorstellen dat zich 35 jaar geleden zoveel mensen en zoveel materiaal in deze kleine ruimte hadden bevonden (Bartsch).



Als gevolg van de herstelwerkzaamheden tussen 1975 en 1977 kan men nu volledig door de 250 meter lange hoofdtunnel heen kijken. Zelfs de rails zijn hersteld (Bartsch).



Er moet nog veel herstelwerk verricht worden aan generaal MacArthurs 'geheime doorgang'; een smalle tunnel die het hospitaal met zijn hoofdkwartier verbond.

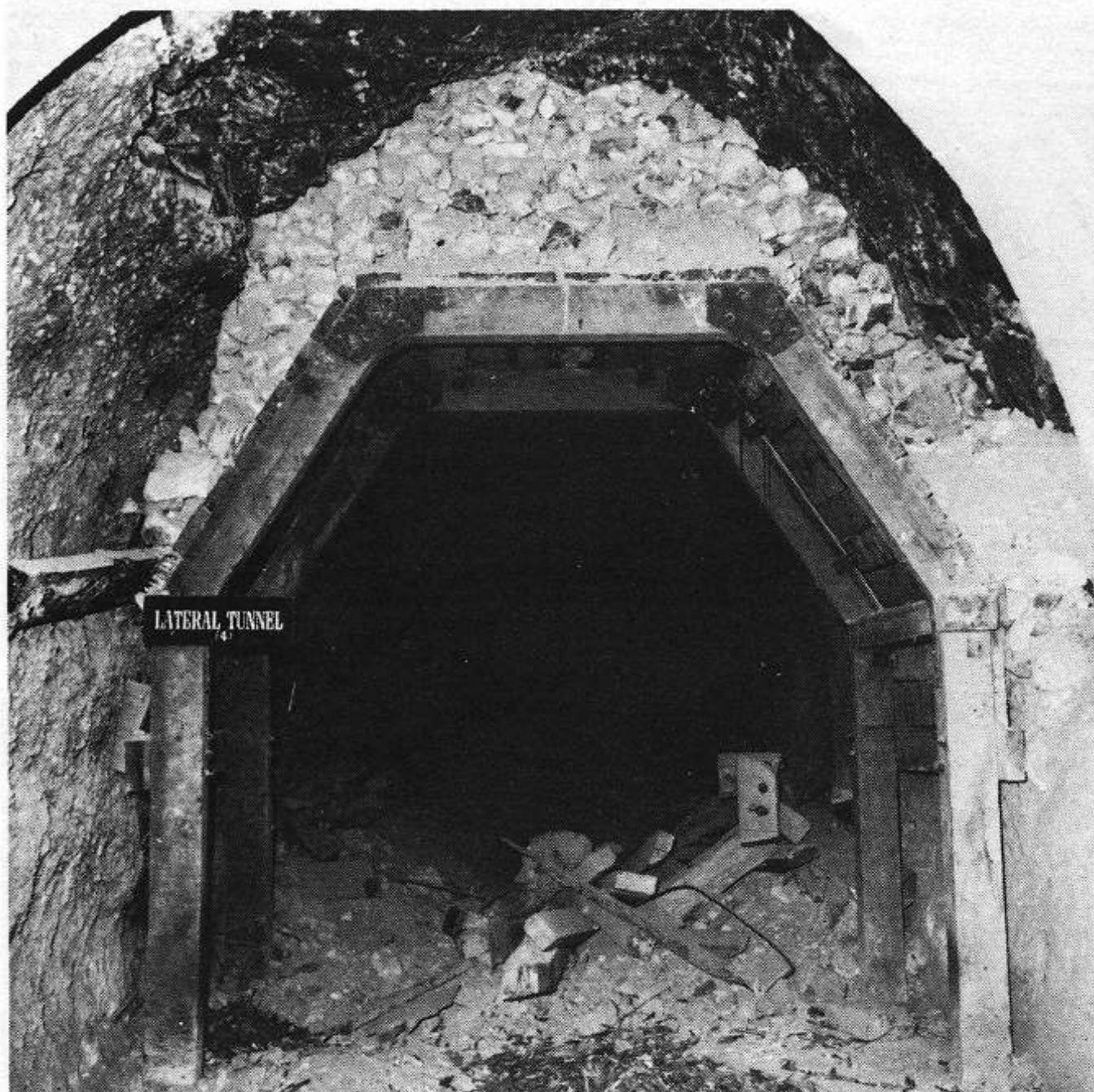
gedeelte aan de noordelijke ingang van het Malinta-Tunnelcomplex. Hoewel er licht naar binnen viel, bleek de toegang afgesloten te zijn en moesten we op onze schreden terugkeren naar de hoofdtunnel. Wij waren erop gebrand de zijtunnel van generaal MacArthur te zien, Lateral nr 3. Deze bevond zich even voor het hospitaal, werd echter gerestaureerd en was slechts niet verder dan 10 meter toeganke-lijk. MacArthur had hier zijn hoofdkwartier gehad van 30 december 1941 tot 12 maart 1942, waarbij de gehele lengte van de zijtunnel in beslag werd genomen door zijn uitgebreide staf. Aan het einde van de zijgang was een kleine doorlaat die alle zijtunnels met elkaar verbond en die 'MacArthurs geheime doorgang' werd genoemd. Thans kan deze slechts worden betreden via het ondergrondse hospitaal. (Zie de kaart van het Malinta-Tunnel-

complex). Na met het flitsapparaat foto's te hebben gemaakt van de hoofdtunnel en van enkele zijtunnels, keerde ik terug naar de westelijke ingang om er de twee borden te lezen die de navolgende informatie bevatten over de tunnel. De restauratie is een bijzonder project van president Marcos en wordt uitgevoerd door het Bureau voor Openbare Werken. De bouw van de tunnel begon in 1922 en was voltooid in 1932. Aan de noordkant waren 13 en aan de zuidkant 11 zijtunnels. Het complex was versterkt met betonnen muren, vloeren en gewelven. Ventilators zorgden voor frisse lucht en door de hoofdtunnel liep een dubbelbaans elektrische spoorweg. (De rails daarvan liggen er nog steeds). De tunnel bood een bomvrije schuilplaats voor, onder andere, 1.000 hospitaalpatiënten. Voorts waren er winkels, een uitgebreid doolhof van ma-

gazijsen, het hoofdkwartier van generaal MacArthur, alsmede verblijven voor de Filipijnse president Quezon.

Van alle oorlogsoverblijfselen die ik op Corregidor heb gezien, was het Malinta-Tunnelcomplex het meest indrukwekkende omdat het doortrokken is met de geschiedenis van die donkere uren in 1942. Het is daarom niet verwonderlijk dat verhalen over geesten in de tunnels zo sterk de ronde doen. Zonder meer gelukkig te noemen, is het feit dat president Marcos persoonlijk geïnteresseerd is in de restauratie om er een monument van de Pacific-oorlog van te maken.

Die eerste avond op Corregidor keken wij vanuit onze kamers in het hotel naast het schiereiland Bataan en naar de verre lichten van de haven van Manilla, en wij stelden ons in de plaats van de



In 1977 waren de werkzaamheden juist begonnen aan zijgang 4, aan de oostelijke kant van de Malinta-tunnel. Het herstel van de tunnel wordt in belangrijke mate gesteund door de president van de Filipijnen (Bartsch).



Ziekenzaal A van het hospitaal in juli 1977. Sommige bezoekers beweren in dit gedeelte in de duisternis het gekreun van de stervenden te hebben gehoord (Bartsch).



Boven: Het Topside-exercitieterrein in zijn glorie dagen voor de oorlog. De historische vlaggemast is links zichtbaar (Sgt Charles Coffin).



Boven: De bioscoop van Topside staat achter het tramstation waar de inwoners van Corregidor vroeger opstapten om naar Bottomside te gaan. Rechts. Juli 1977. Alleen het geraamte is blijven staan. Het tramstation is afgebroken en de rails zijn afgedekt.

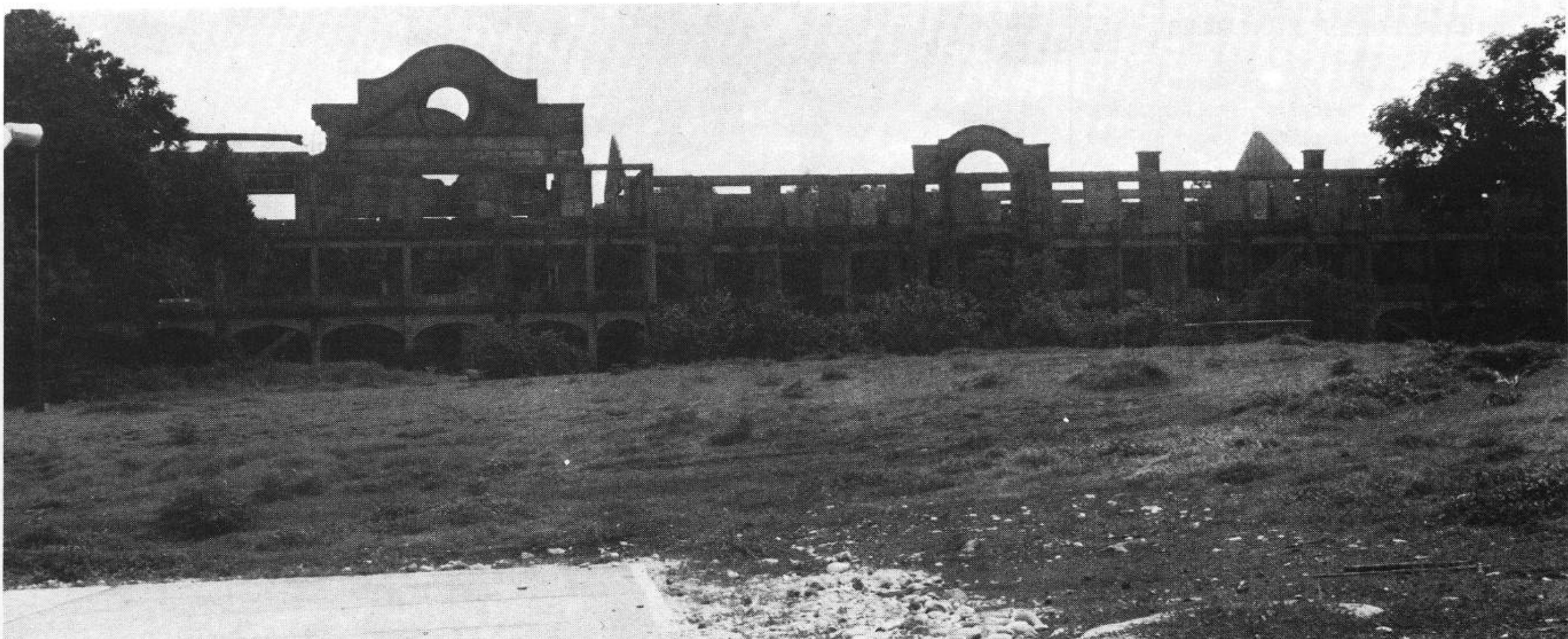
verdedigers van het fort die in het begin van de campagne hetzelfde moeten hebben gedaan, zich afvragend hoe lang het nog zou duren voordat de Japanners, die zo dichtbij waren, hun volgende aanval zouden lanceren.

Corregidor bij avond is prachtig. Duisternis heerst er en stilte, onderbroken door geluid van krekels en andere dieren. Een verkoelende bries kwam vanuit zee en in de hoogte, op Topside, straalde de vuurtoren zijn licht uit om de schepen in de baai te waarschuwen voor de rotsige stranden van het eiland.

De volgende morgen gingen wij met een van de toeristenbussen naar Topside, het hoogste punt van Corregidor. Wij stapten uit op het punt waar ook de dagjesmensen de bus verlieten om er rond te wandelen en de ruïnes te bekijken. Daar nam ik foto's van wat was overgebleven van de lange rij barakken, de bioscoop, het hoofdpstkantoor en van de vlaggemast, waar in 1942 de Amerikaanse







Links boven: Sgt. Coffin maakte een foto van personeel van de A-batterij tijdens een ontspannen partijtje baseball op het exercitieterrein van de Topside-kazerne. Midden links. 15 februari 1945. Parachutisten van het 503e Rgt Para's landen op de smalste strook grond uit hun geschiedenis tijdens de herovering van Corregidor (US Signal Corps). Links onder.

Verlaten parachutes liggen verspreid over de grond. De kazerne wordt gebruikt als commandopost van het 503e Rgt (US Army). Boven. In juli 1977 waren de grote gebouwen weinig veranderd. Wel is er een betonnen landingsstrip voor helicopters aan het eind van het exercitieterrein gemaakt.



Boven: Vooroorlogse foto van de in 1897 gebouwde vuurtoren van Corregidor. Rechts. Hij werd begin 1942 tijdens de Japanse aanval zwaar beschadigd, zoals blijkt uit deze in 1945 door sld 1e kl Morris Weiner gemaakte foto (US Army). Onder. De vuurtoren werd herbouwd en in augustus 1945 weer in gebruik genomen. Op de door William Bartsch in 1977 gemaakte foto's lijkt hij hoger.



CORREGIDOR (FORT MILLS)

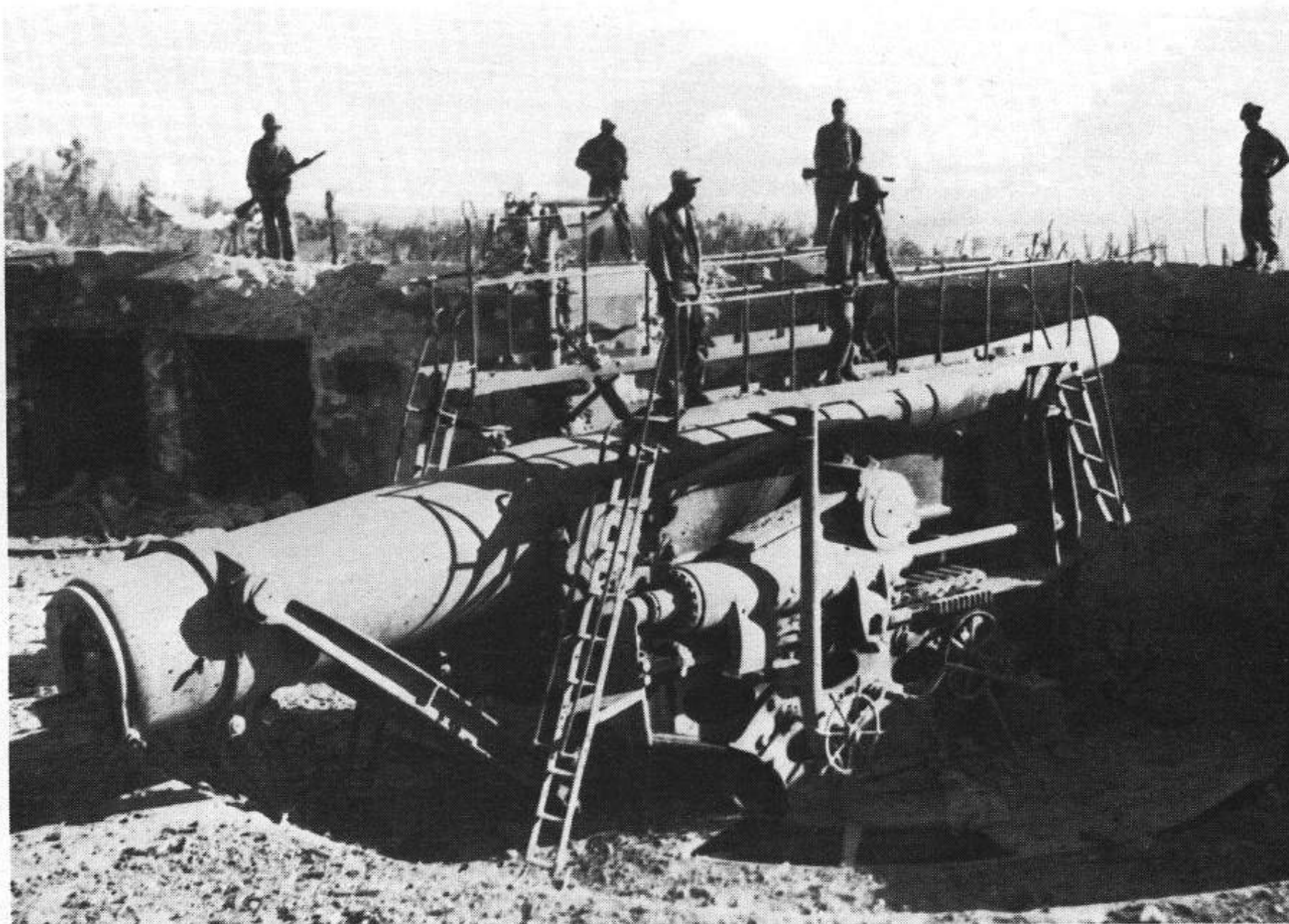
Aantal batterijen	Kaliber	Aantal vuurmonden
2	12-inch mortieren	10
5	12-inch kanonnen	8
1	10-inch	2
1	8-inch	2
2	6-inch	5
8	155-mm	19
4	3-inch	10
23	Totaal	56

vlag was gestreken en in 1945 weer was gehesen. Voorts fotografeerde ik ook de herstelde vuurtoren van Corregidor. Mijn poging een goede foto te maken van de achterkant van de vuurtoren om die te vergelijken met een uit 1945, gaf ik op omdat ik daarvoor via een roestige ladder van 40 treden op een waterreservoir had moeten klimmen (zoals de fotograaf uit 1945 had gedaan). Hiervoor ontbrak mij de moed.

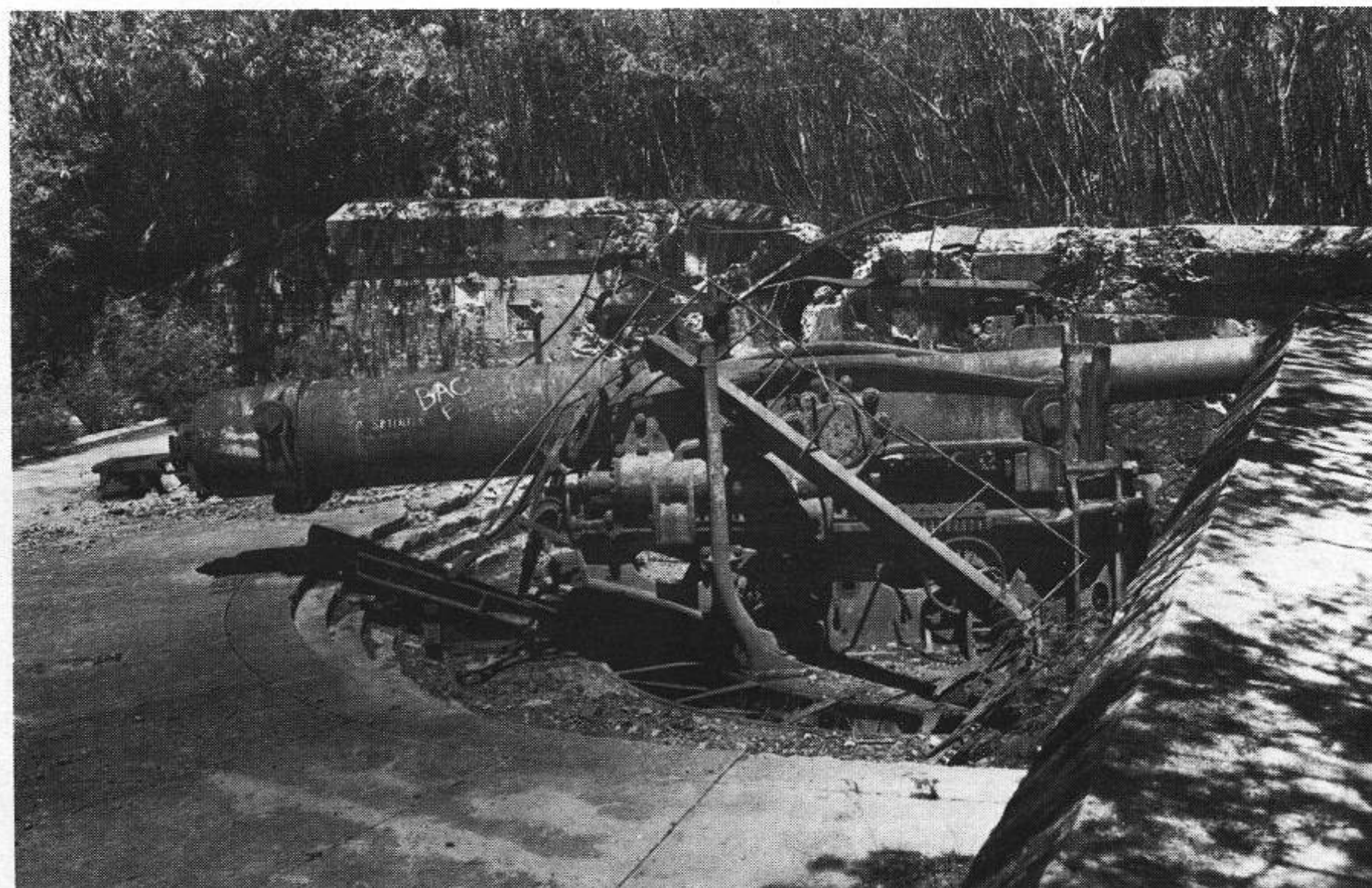
Vanaf Topside namen we de weg die ons naar batterij Wheeler zou brengen, waarbij wij als gezaghebbende gids het boek *Corregidor: the Saga of a Fortress* van James H. en William M. Belote gebruikten (verschenen in 1966 bij Harper & Row in New York). Bij de resten van de verblijven van de hoofdofficieren, een serie van zes gebouwen, stonden we een ogenblik stil en verbaasden ons erover hoe gering van afmeting de vertrekken voor elke officier waren.

Even voordat wij Wheeler bereikten vonden wij naast het smalle modderige pad een reserveloop voor een van de 12-inch kanonnen, die daar al die jaren moet hebben liggen roesten.

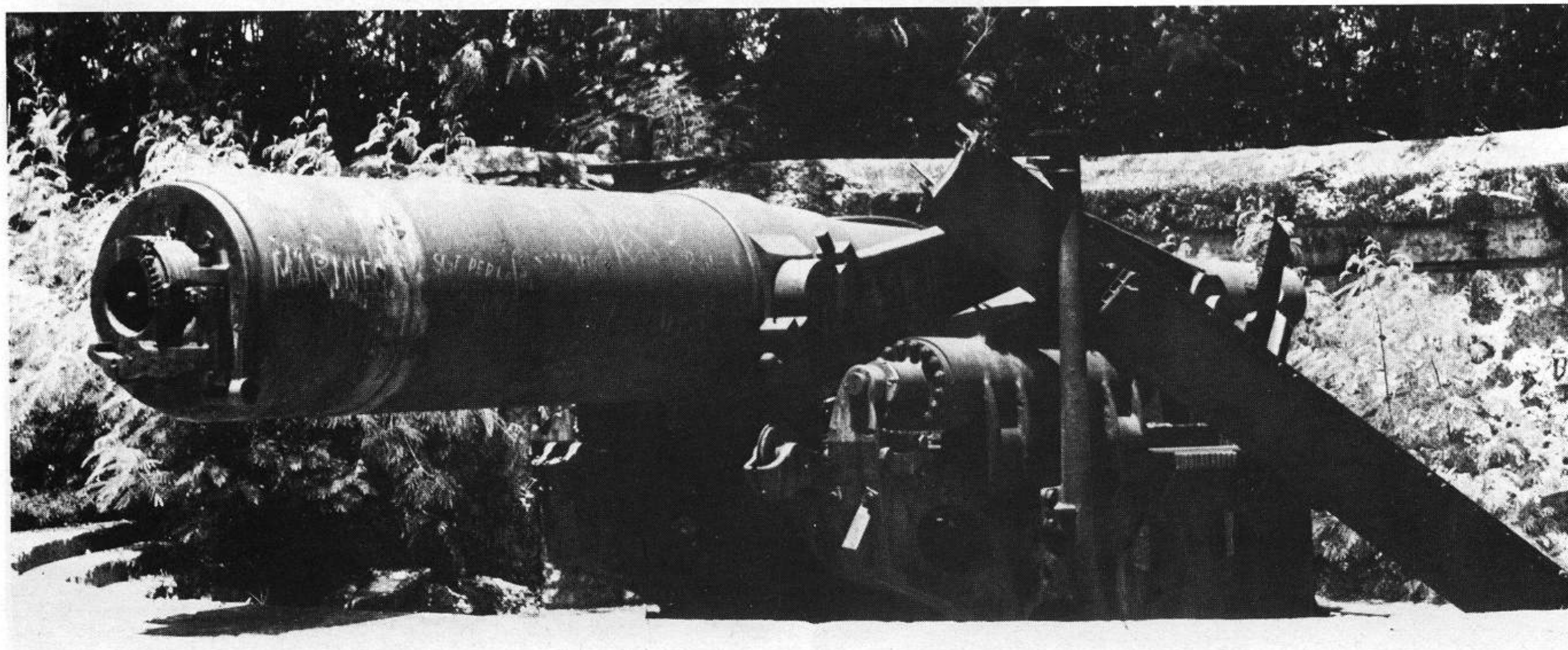
Batterij Wheeler bleek een imposant twee verdiepingen hoog betonnen bouwsel te zijn met twee grote geschutopstellingen die ongeveer 200 meter uit elkaar lagen, waar zich tussenin een nog geheel intact betonnen platform bevond. In de eerste geschutopstelling ontdekten we het 12-inch kanon dat voorkomt op foto's uit 1945, nu echter met een andere elevatie. Ook ontbraken delen van het bewegingsmechanisme. (Bij het schieten werd de loop volgens de hierboven genoemde gids door het bewegende onderstel tot boven de lage betonnen borstwering gebracht. Na het vuren kwam de loop door een terugstoot weer in zijn oorspronkelijke positie om opnieuw snel te kunnen worden geladen, wat met handkracht geschiedde.) Nog een loop lag zwaar verroest tegen de muur die de twee geschutopstellingen van elkaar scheidde. Op de twee lopen stond: '12In. Model 1895 Ord Dept USA', gevolgd door 'No. 36 Watervliet Arsenal 1900' op de loop die nog op het affuit lag, en 'No. 7 Watervliet Arsenal 1903, Relined 1935' op het reserve-exemplaar.



Deze drie foto's van het overgebleven 12-inch kanon van Batterij Wheeler overspannen een periode van 32 jaar. Onder. Amerikaanse soldaten inspecteren in 1945 het nog geheel intact zijnde kanon (National Archives).



Boven: 17 jaar later (25 mei 1962). Het kanon is al gedeeltelijk ontmanteld, met inbegrip van het platform (US Army). Onder. De verdere aftakeling van het kanon is duidelijk te zien op deze in juli 1977 door de auteur genomen foto (Bartsch).





In de tweede geschutsopstelling was het kanon verwijderd. Dit klopte met de historische gegevens, volgens welke op 5 mei 1942 werd gerapporteerd dat de batterij nog slechts een van zijn twee 12-inch kanonnen over had.

Bij het inspecteren van de ruimten en magazijnen van de batterij kwamen wij onder de indruk van de vernielingen die door ontploffingen waren veroorzaakt. De vele kleine vertrekken waren zwart geblakerd en van de betonnen steunpilaren stond in enkele gevallen nog slechts het ijzeren vlechtwerk overeind. De zwaar geteisterde staat waarin Wheeler verkeerde was niet het gevolg van de Japanse bombardementen in 1942, maar van de Amerikaanse pogingen in 1945 de Japanse bezetters eruit te verdrijven. De Japanners hadden van de batterij een miniatuur fort gemaakt en brachten zware verliezen toe aan de Amerikaanse aanvallers.

Na het bezoek aan Wheeler besloten wij naar Topside terug te keren om wat te gebruiken in een klein kraampje tegenover het hoofdkwartier van Fort Mills, op welk punt de toeristenbus twee keer per dag zijn passagiers loslaat. De onder leiding van een gids staande bezoekers hebben slechts twee uur de tijd voor hun rondrit over Corregidor en missen aldus vele bezienswaardigheden, zoals Batterij Wheeler.

Na een 'tien-minuten-lunch' bestaande uit gezoute crackers en Orange soda, meer tijd om wat anders te eten was er niet, gingen wij om kwart over een op weg naar Batterij Geary, niet ver van Topside.

Rechtsaf slaand bereikten wij een met onkruid overwoekerde plek die werd omsloten door een drie meter hoge, min of meer U-vormige betonnen muur. Dit was alles dat was overgebleven van de batterij die een aanblik bood van totale vernieling, een gevolg van een Japanse 240mm granaat die op 2 mei 1942 om 16.27 uur het reeds ondermijnde centrale magazijn trof, waardoor 1600 ladingen van elk 62 pond kruit explodeerden. Tot dat ogenblik was deze batterij het meest effectief geweest

Boven: Een onbekende GI staat naast het mortier M-1908 van stelling A op Batterij Geary, welk stuk geschut werd verwoest door een explosie op 2 mei 1942. Toen deze foto op 16 september 1945 werd genomen had het struikgewas gedurende drie jaar Japanse bezetting kans gezien de mortier gedeeltelijk te overwoekeren (US Army). **Onder:** Dezelfde mortier zoals William Bartsch hem vond in juli 1977 – de twee cylinders zijn van het terugstoot-mechanisme. Let op het kazamataffuut op de voorgrond.





met haar vier 12-inch mortieren model 1890 en vier van gelijk kaliber model 1908.

Rondlopend probeerden wij de tegenwoordige toestand van de batterij te vergelijken met die uit 1942. In plaats van de twee geschutopstellingen vonden we echter niet meer dan een groot rechthoekig terrein dat zich uitstrekte tussen de muren waarachter zich de andere magazijnen bevonden. De plaats in het midden waar het centrale magazijn had gestaan is nu een krater, overwoekerd met gras en kleine bosjes.

Halverwege het terrein, aan de rechterkant, waar klaarblijkelijk stelling B had gelegen met haar vier M-1890 mortieren, vonden wij op zijn affuit een mortier van dit type. Ongeveer 6 meter daarachter lag bij de lange zwarte muur een mortier-affuit met de loop op ongeveer drie meter er naast. Eerstgenoemd stuk geschut draagt nog de inscriptie: '12 In. No.31. Ord. Dept USA Mod. 1980 Mi. Wt. 15 TONS 29010 LBS, Bethlehem 1899'. De andere vertoonde hetzelfde opschrift, alleen het nummer verschilde (No. 40) en het gewicht ervan was 29028 Lbs.

In de geschutopstelling noch in de onmiddellijke nabijheid was iets te vinden van de overige twee M-1890 mortieren. (Kolonel b.d. Thomas W. Davis III, in april-mei 1942 commandant van Batterij Geary heeft de auteur meegedeeld dat de twee ontbrekende mortieren zeer waarschijnlijk tijdens de explosie op 2 mei in stukken zijn gereten aangezien zij het dichtst bij het centrale magazijn stonden opgesteld. De overblijfselen liggen nu mogelijk verspreid tussen de jungle-achtige begroeiing).

Terwijl wij de linkerzijde van de batterij inspecteerden, zagen wij onmiddellijk een ander type mortier die geklemd lag onder een ingestort gedeelte van de muur aan deze kant van de batterij. De twee cylinders links en rechts van de loop klopten met onze foto van een mortier Model 1908. Twee stalen kazemataffuiten bevonden zich nog op hun plaats, parallel aan de muur. Het achterstuk van de mortier was vernield, maar wij konden toch nog lezen: 'No. 13 Ord Dept USA Mod OF 1908'. Rico zag daarop in de langwerpige opening onder de muur een gelijksoortig type liggen. Tenslotte vonden wij even buiten de ingang van de batterij, bij het begin van het pad dat naar Batterij Crockett loopt, een derde mortier, liggend op z'n zij, met de inscriptie: '12-In. No -2 ORD DEPT USA MODEL OF 1908, Wt 18, 160 LBS Watervliet Arsenal 1908'.

Boven: De auteur naast de enige van de vier nog op zijn affuit staande mortier M-1890 van stelling B op Batterij Geary. De dichte jungle-begroeiing van de laatste dertig jaar bemoeilijken het fotograferen op vele plaatsen op Corregidor (Bartsch).

Dat betekende dat wij drie van de vier mortieren M-1908 van Batterij Geary hadden ontdekt. De vierde moet die zijn geweest welke tijdens de explosie van 2 mei vanuit stelling A 150 meter door de lucht vloog en terecht kwam op een golfbaan. De huidige locatie van de twee mortieren M-1908 in stelling A komt overeen met het verhaal van James en William Belote. Zij schrijven echter dat tijdens de explosie twee mortieren M-1908 in stelling B onder de betonnen muur terecht kwamen die vervolgens instortte. Kolonel Davis heeft de auteur evenwel bevestigd dat de twee mortieren niet in stelling B neervielen, maar als het ware achterwaarts werden weggeslingerd om neer te komen onder de muur van hun eigen stelling, waar wij ze die dag hadden aange troffen.

Lopend langs het pad, dat links een 2.50 meter hoge betonnen steunmuur heeft, bereikten we na

300 meter Batterij Crockett. Uit verhalen over de slag om Corregidor blijkt niet expliciet dat de twee batterijen zo dicht bij elkaar liggen.

Batterij Crockett zag er hetzelfde uit als Wheeler, met twee 12-inch kanonnen in afzonderlijke stellingen. Crockett is echter meer intact dan Wheeler. Niettemin werd ook deze batterij ernstig beschadigd door de vernietigende kracht van de 240mm houwitzer granaten die op 24 april 1942 op Crockett werden afgevuurd.

Vandaag staan de kanonnen nog op hun oorspronkelijke plaats. Een reserveloop ligt op de grond achter de tweede stelling. De twee kanonnen zijn van het model 1895.

Die in de eerste stelling draagt het nummer 13 en is in 1905 gebouwd door de Bethlehem Steel Company, terwijl het kanon in de tweede stelling 27 als nummer heeft en afkomstig is van Watervliet Arse-



Boven: De ingestorte buitenmuur van stelling A op Batterij Geary naast het pad dat naar Batterij Crockett leidt. Juli 1977 (Bartsch).



Boven. De vernietiging van Batterij Crockett na de inname op de morgen van 6 mei 1942. Foto genomen door een Japanse cameraman. Onder.

William Bartsch' vergelijking. De bovenkant van het kanon is nog juist boven het opschrift zichtbaar.





nal, met bouwjaar 1899. De reserveloop was te roestig om ook maar iets te kunnen identificeren. Ongeveer 5 meter achter het kanon in de tweede stelling was een groot gat in de betonnen vloer. Mogelijk is hier op 24 april een van de 240mm granaten ingeslagen. Voor het overige was de batterij niet zichtbaar beschadigd. We beëindigden snel ons bezoek aan Crockett en keerden terug naar Topside. De zon begon zich in de late namiddag achter de wolken te verschuilen en ik wilde graag nog wat foto's maken van de batterijen Hearn en Way voordat het donker zou worden. De positie van Batterij Hearn is geheel verschillend van die welke wij tot dusver hadden gezien. Hearn ligt nogal kwetsbaar geheel in een open ruimte,

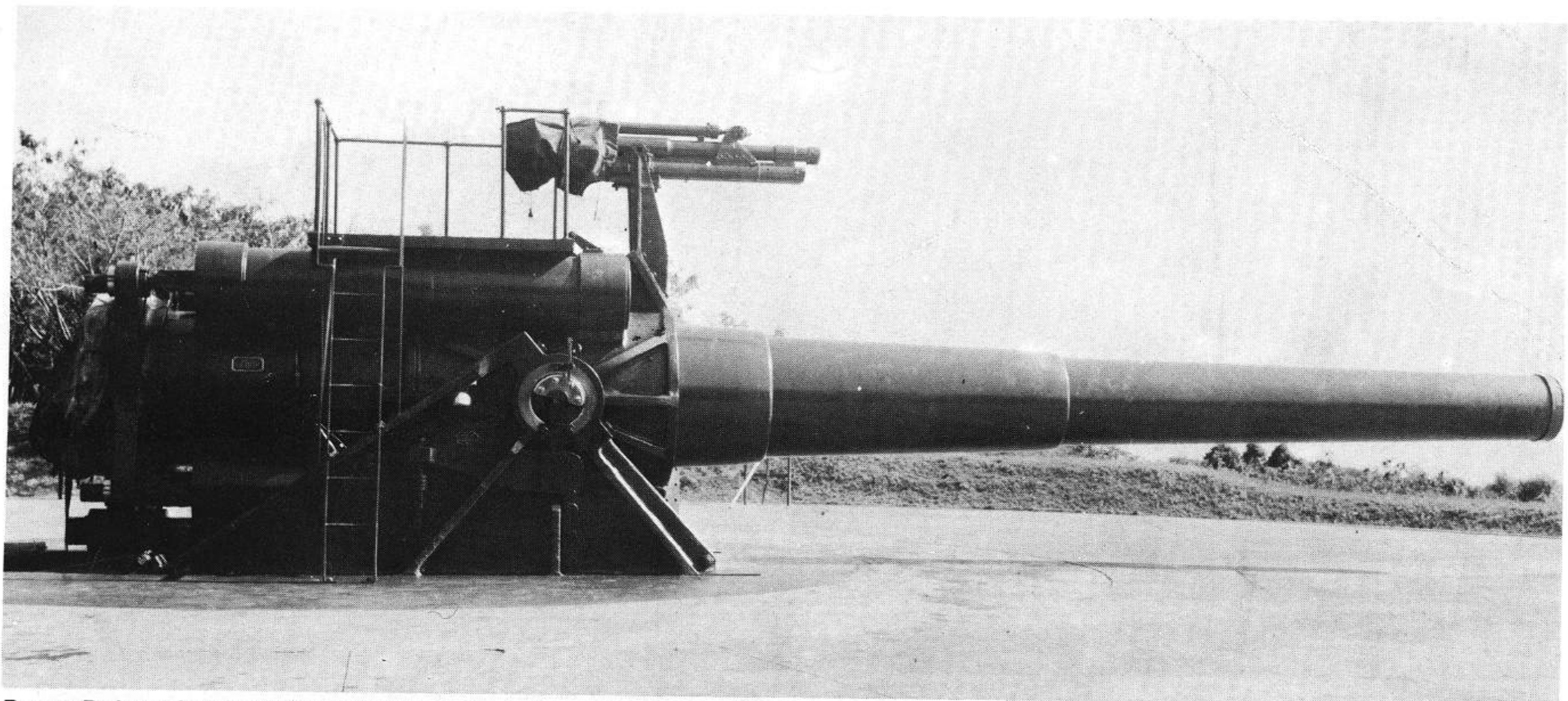
vanwaar men uitzicht heeft op de Zuidchinese Zee. Het 12-inch langeafstandskanon kon 360° ronddraaien en granaten afschieten van 900 pond die een bereik hadden van 40 km. Het kanon rustte op een ronde betonnen bedding. Bescherming voor de stuksbemannings was er nagenoeg niet. Batterij Hearn is bij de belegering van Corregidor van weinig waarde geweest omdat het vlakbaan geschut bestemd was voor doelen in zee en niet om Japans geschut te beschieten dat in bergpassen op Bataan stond opgesteld. Links van het kanon bevonden zich de opslagplaatsen voor munitie en bomvrije tunnels. Bij de ingang van de batterij lag een reserveloop op de grond. Het 12-inch kanon van Batterij Hearn is van het model 1895 A2, genummerd 6,

Boven. Generaal-majoor William F. Marquat, gefotografeerd op 26 februari 1945, bekijkt Batterij Crockett na de herovering door de Amerikanen. De reserveloop, die 32 jaar later door Bartsch werd onderzocht, ligt op de achtergrond (US Army).

afkomstig uit Watervliet Arsenal 1899, gewicht 120.780 pond, gemodificeerd in 1936. De reserveloop heeft nummer 8, is ook uit Watervliet Arsenal,

Onder. Hetzelfde kanon in 1977. Struikgewas belemmert nu het uitzicht op zee (Bartsch).

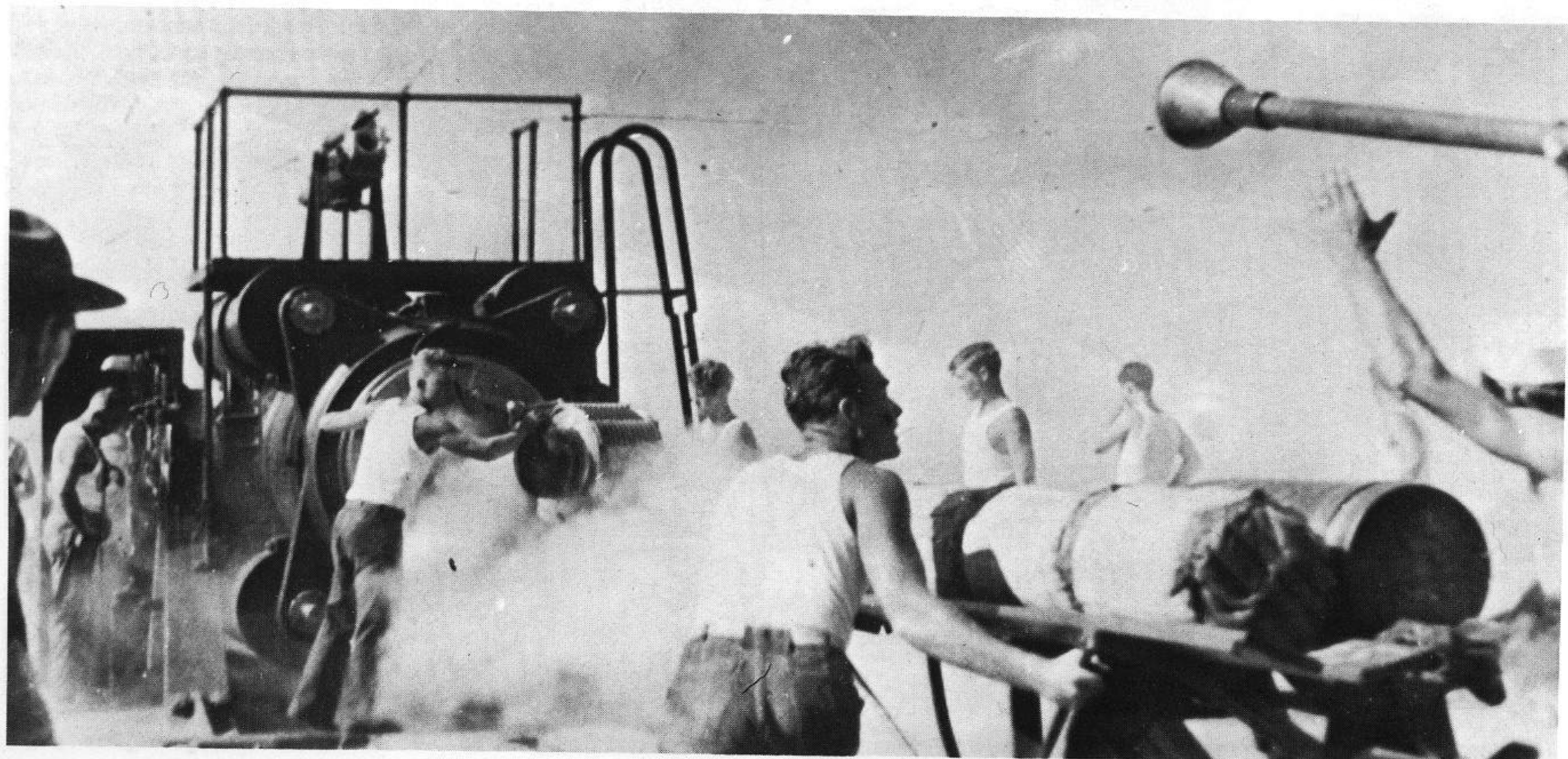


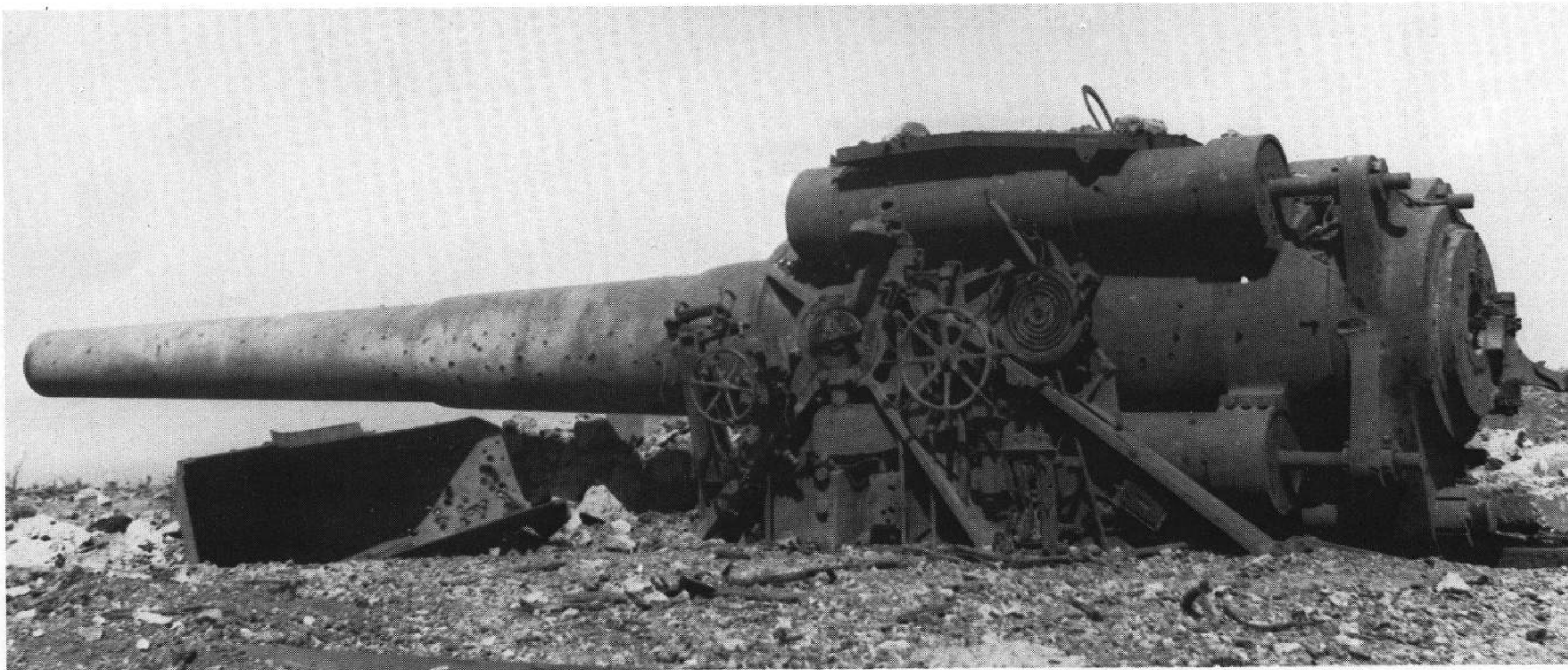


Boven. De kwetsbaarheid van Batterij Hearn is op deze vooroorlogse foto van sgt Charles Coffin duidelijk zichtbaar.



Het kanon bij een schietoefening in 1936 – kardoeschuls (270 pond) en granaat (900 pond) gereed om te herladen (foto onder) (Sgt Charles Coffin).





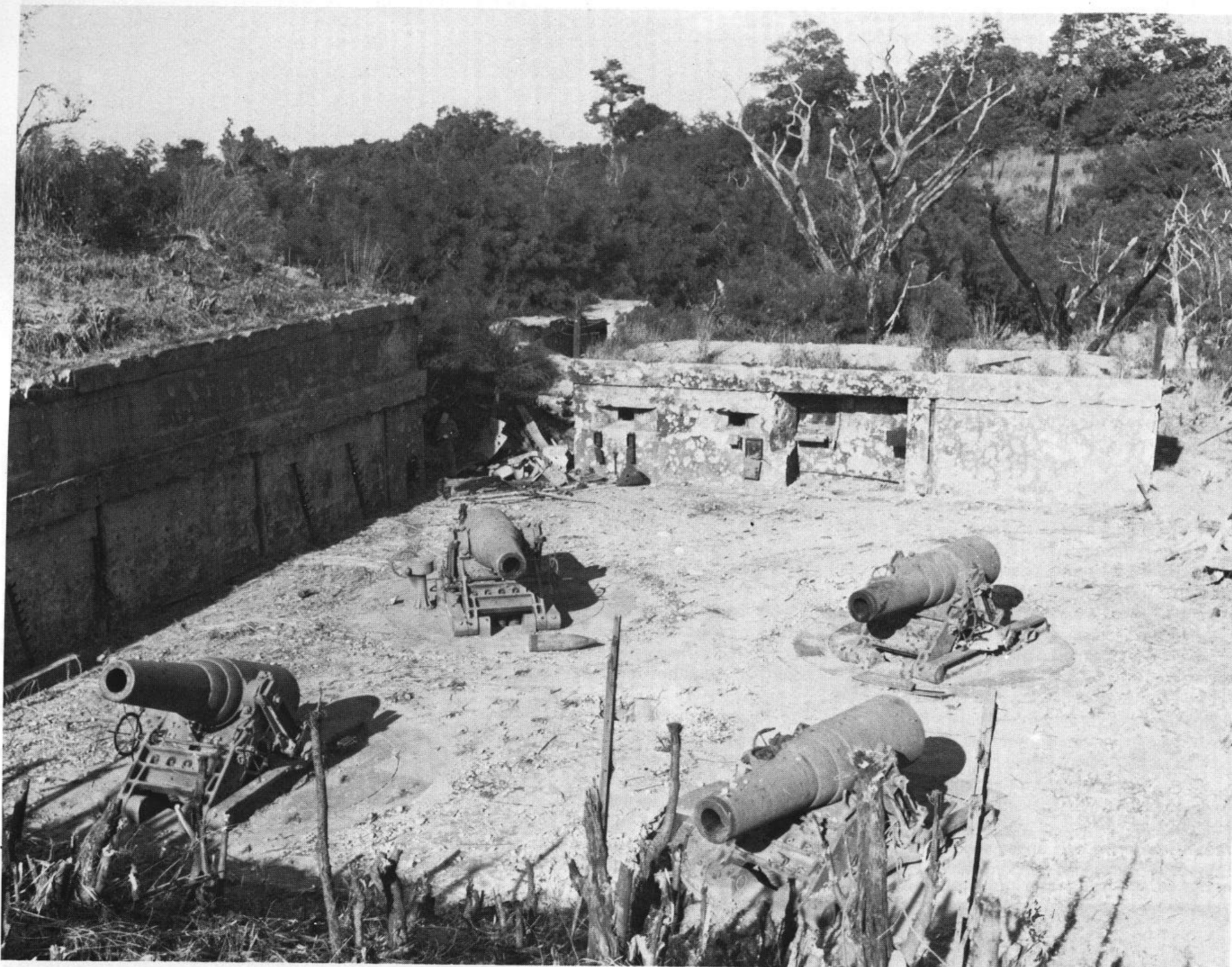
Kingsley Fall van de Verbindingsdienst fotografeerde op 3 juni 1945 het pokdalige kanon van Batterij Hearn.



17 jaar later bezocht een fotograaf van de Amerikaanse marine het kanon, omringd door nieuw geboomte. Let op de spellingfout.



In juli 1977 was de begroeiing zo dicht dat William Bartsch het kanon maar van een kant kon fotograferen.



bouwjaar 1898, gewicht 118.680 pond. Modificatie is niet aangegeven.

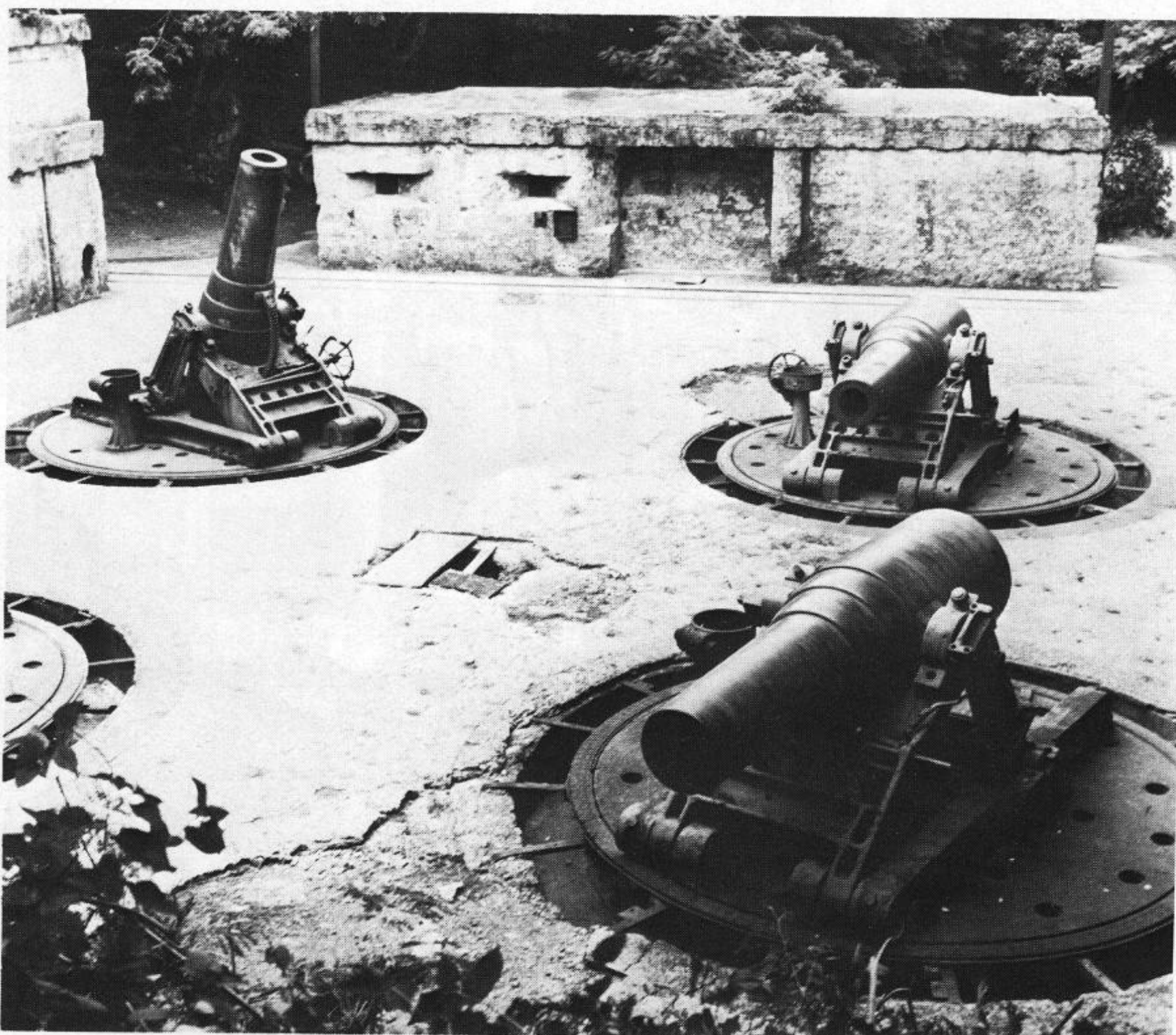
Snel onze weg vervolgend naar Batterij Way – een van de meest bezochte batterijen op Corregidor – probeerde ik foto's te maken om deze te vergelijken met opnamen van mij uit 1945. Dit bleek een van de meest spannende ondernemingen van onze tocht te zijn, waarbij ik allerlei klimpartijen moest uitvoeren om een punt te bereiken achter de mortierstelling van waaruit de oorlogsfotograaf de vier mortieren had gefotografeerd. In 1945 was deze plek geheel ontdaan van vegetatie, maar thans was hij bedekt met jonge bomen en met bosjes die het uitzicht blokkeerden. Ik had een half uur nodig om bomen en struiken te verwijderen, terwijl ik tevens moest oppassen niet naar beneden te glijden. Tenslotte kon ik niet meer dan drie mortieren in de zoeker krijgen; de vierde bleef onzichtbaar door grote hoge bomen aan mijn linkerkant.

Al klauterende over de aardlaag die de batterij naast de geschutsopstelling bedekte, zag ik tussen de bomen een krater die een Japanse granaat in 1942 in de bodem had geslagen. Ook zag ik een luchtkoker die door de aardlaag heen stak.

Batterij Way is een van de bekendste van Corregidor. Nadat zij op 29 april 1942, volgende op haar weder indienststelling, met vertraging in actie was gekomen, bleek Way, samen met Geary, de meest effectieve batterij op het eiland te zijn geweest. Een

Rechts. Door de dichte begroeiing kon de auteur niet ver genoeg achterwaarts om vanuit dezelfde hoek een foto te nemen. De twee mortieren die in 1942 werden uitgeschakeld zijn na 1945 weer schoongemaakt en opgepoetst, terwijl het onbruikbare stuk een meer dramatische stand heeft gekregen.

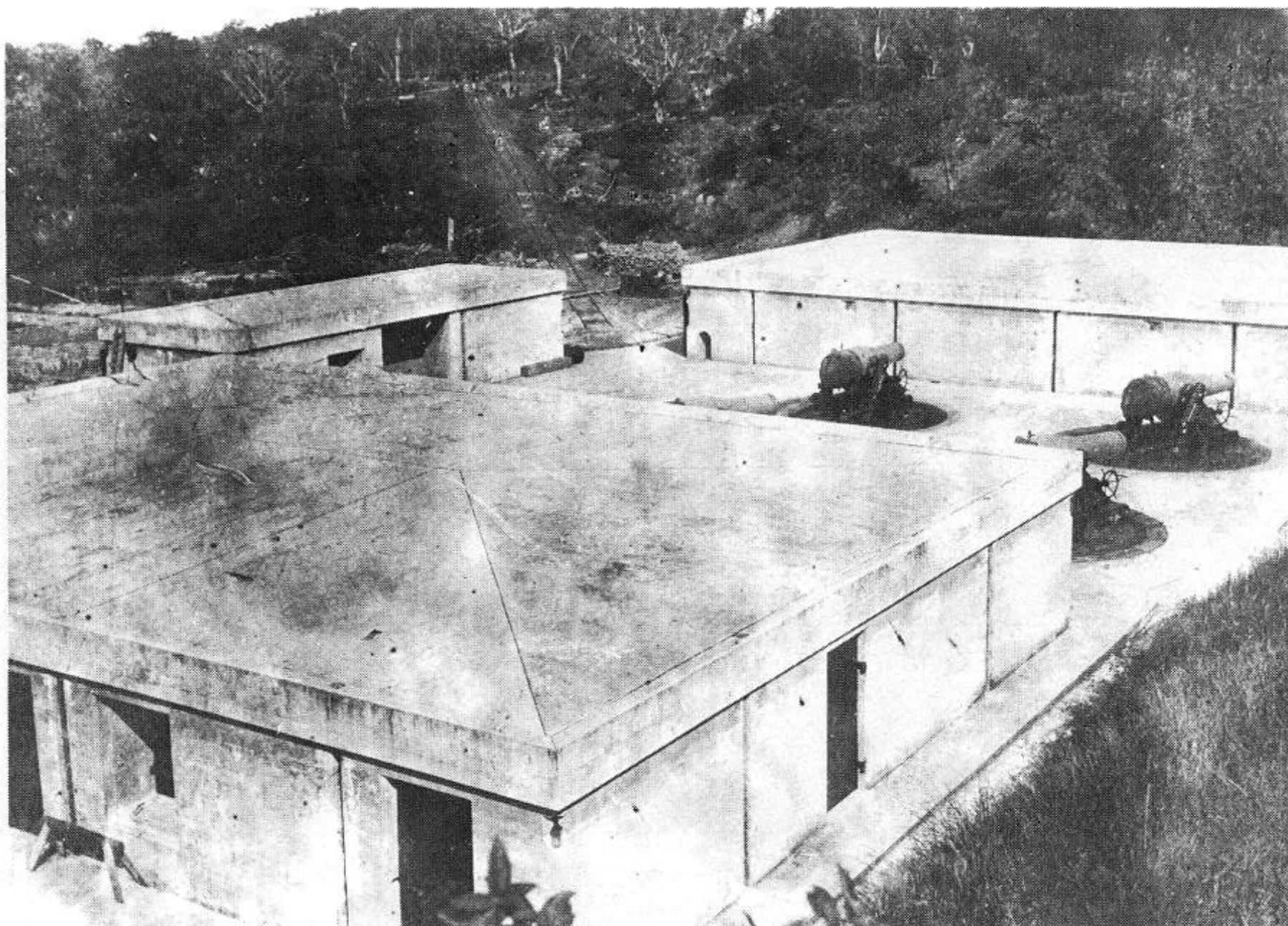
Boven. Gezicht op de ingang van Batterij Way op 6 november 1945. De twee mortieren aan de rechterkant werden uitgeschakeld op 2 mei 1942. De mortier links op de achtergrond kon nooit worden gebruikt. Met het stuk vooraan werd door de mannen van majoor Massello net zolang gevraagd totdat na een gevechtspauze het sluitstuk vast bleef zitten (US Army).



van haar vier M-1890 mortieren was vanaf het begin onbruikbaar geweest, terwijl tijdens de beschieting van 2 mei 1942 nog eens twee mortieren werden uitgeschakeld. De laatst overgebleven mortier kon echter door het Japanse vuur niet worden bereikt en deze bleef tot de laatste dag in actie, ondanks zware verliezen die opliepen tot 70% van de bezetting van Way. Van het heldhaftig gedrag van de bezetting van Way gedurende de acht dagen dat de batterij tijdens de Japanse bombardementen in actie was, heeft kolonel William Massello Jr, indertijd als majoor-commandant van de batterij en zelf op de laatste dag van de beschietingen zwaar gewond, getuigenis afgelegd. Zijn verhaal vormde de basis voor het bewogen verslag over de acties van de batterij dat James en William Belote in hun gids van Corregidor hebben gegeven.

De duisternis begon te vallen toen wij terugkeerden naar Corregidor Inn in Bottomside. We hadden nog net voldoende tijd om enkele foto's te nemen van de ruïnes van de kazerne in Middleside, waar in vredetijd 8.000 man waren gelegerd. De 'Mijlenlange Kazerne' zo genoemd vanwege zijn buitengewone lengte (in werkelijkheid was het drie verdiepingen tellende gebouw niet meer dan 600 meter lang) werd bomvrij geacht, maar de Japanse bommen en later ook Amerikaanse beschietingen vanuit de lucht en met artillerie, bewezen dat het anders was. Hoewel wij er niets van hebben gemerkt, vertellen berichten van sommige bezoekers aan Middleside dat zij bij zonsondergang het geluid van exercerende mannen hadden gehoord met de daarbij behorende Engelse commando's. De voetstappen en het geluid dat de geweren maakten bewezen hoe goed de mannen waren getraind. Wij zagen of hoorden echter niets, ofschoon het ook zonsondergang was. Het exercitieterrein tegenover de kazerne, is trouwens overwoekerd met geboomte en struiken.

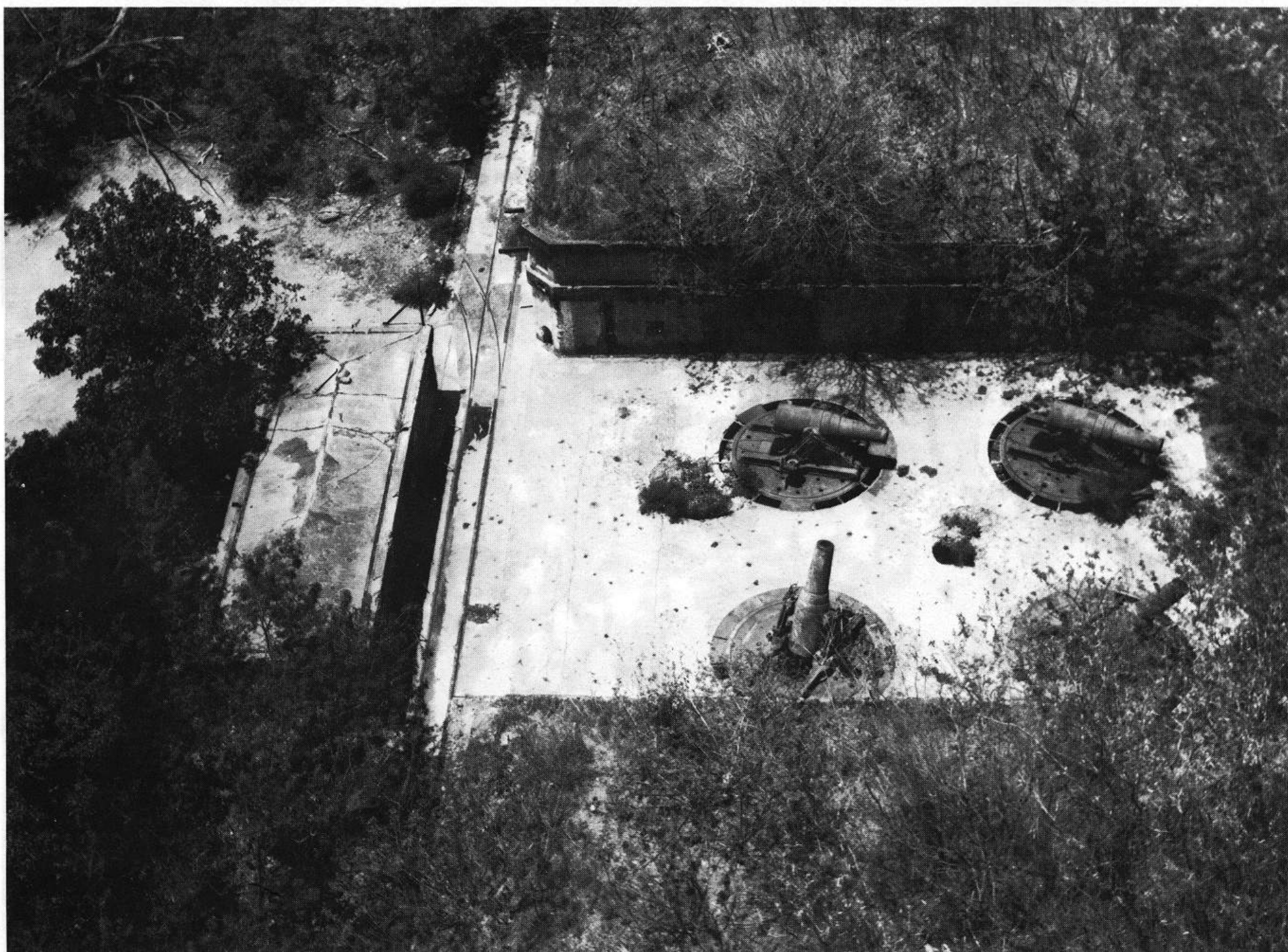
Rico vertelde mij een ander spookverhaal over Corregidor, dat hij had gehoord van de vader van



Boven: Batterij Way in zijn oorspronkelijke vooroorlogse onbeschermd staat. De genie dacht daar anders over en de batterij werd bomvrij gemaakt (US National Archives). Onder: Een foto uit een laagvliegende helikopter, in mei 1962 gemaakt door de marinefotograaf Robinson, geeft een goed beeld van de op het dak aangebrachte camouflage (US Army).

een van zijn vrienden. De man zijn haren rezen plotseling te bergen toen hij tijdens een bezoek aan een van de batterijen voelde dat zijn achterhoofd werd aangeraakt. Hij keek om, maar zag niets en rende toen naar de jeep die hem naar de batterij had gebracht. Doodsbleek en zonder een woord te zeggen stapte hij in. De chauffeur keek naar de man, startte de motor voor de terugtocht naar Bottomside

de en vroeg, eenmaal onderweg, zo langs zijn neus weg: 'Ben je soms een van hen tegengekomen?'. De volgende morgen bleek het weer slechter te zijn geworden. Een licht buitje om half negen veranderde in een gestage regen die uit de volledig bewolkte hemel viel. Niettemin slaagden wij erin bij North Pier de oude geniewerkplaats van Corregidor te bezoeken. Het was een lang betonnen gebouw met





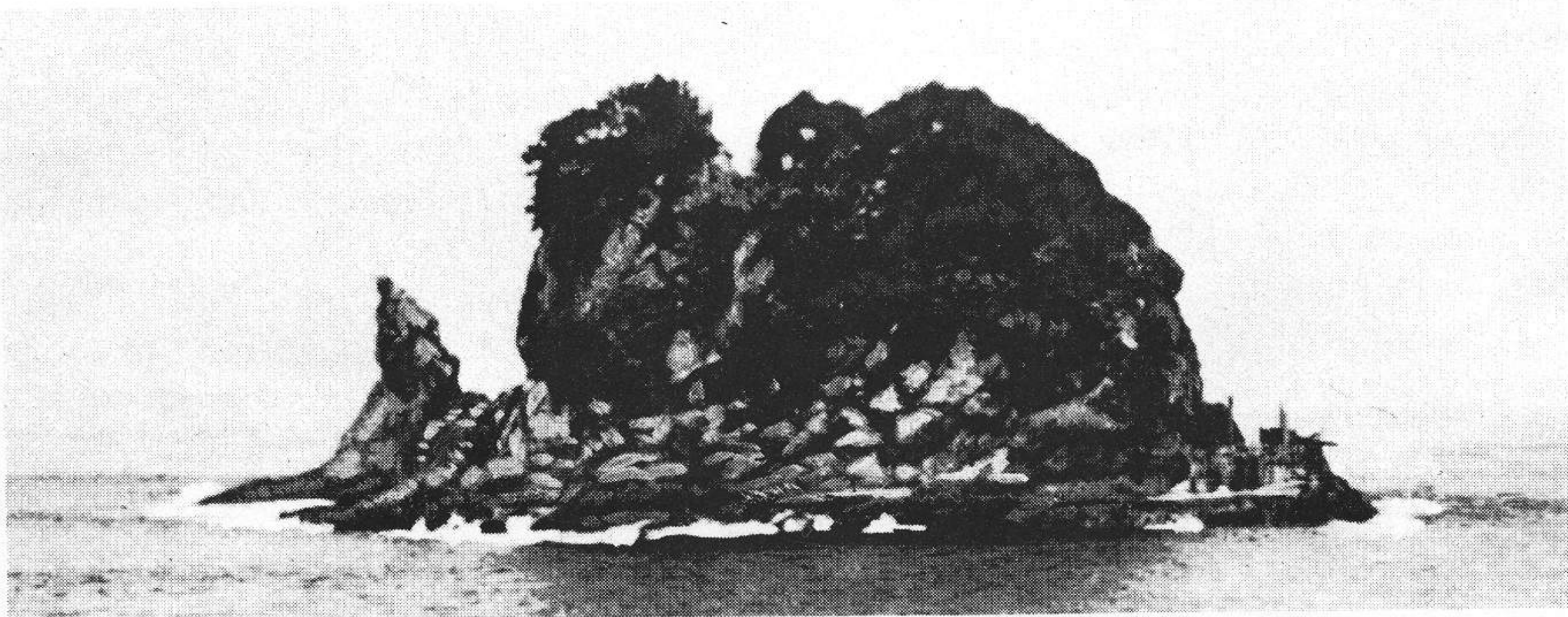
Boven: Nog een foto van Robinson waarop de overwoekerende resten van de Middleside-kazerne zijn te zien (US Army).

Onder: 15 jaar later. De begroeiing is nog verder doorgedrongen in de Middleside-kazerne. De betonnen fundering was nagenoeg onveranderd.









twee verdiepingen dat er pokdalig uitzag door trefers van granaten. Van binnen was het geheel zwart geblakerd tot aan de zoldering die nog intact was.

De TCS 416 zou ons om negen uur ophalen. Het hotelpersoneel dacht echter dat het schip binnengaats zou blijven in verband met de steeds meer opstekende wind. Mijn bezorgdheid dat wij op Corregidor aan ons lot zouden worden overgelaten, bleek ongegrond toen om half tien de patrouilleboot arriveerde die niet door het slechte weer, maar door motorpech te laat was. Een kapitein ter zee van de Filipijnse marine bevond zich met twee bezoekers aan boord die Topside wilden zien en om elf uur zouden terugkeren.

El Fraile

Op de afgesproken tijd waren de bezoekers weer terug en wij zetten koers naar El Fraile (Fort Drum) ten zuidoosten van Corregidor. Ik was zeer verlangend dit eiland in mijn reisschema op te nemen vanwege de vele vooroorlogse foto's die ik van dit 'betonnen slagschip' had gezien. Onderweg naar El Fraile, dat gezien vanaf Corregidor slechts een kleine stip in het water was, raadpleegde ik mijn aantekeningen over het fort. Voor de Eerste Wereldoorlog had de Amerikaanse genie de rots op het eiland met de waterlijn gelijk gemaakt om er daarna een betonnen fort van 7,5 tot 11 meter dikte op te bouwen. Het fort was bewapend met twee geschutstorens van slagschepen, elk met twee 14-inch kanonnen in kazematten opgesteld. Alle pogingen van de Japanners het fort buiten gevecht te stellen bleven zonder succes en de kanonnen bleven op Japanse doelen in het Cavitegebergte en op Bataan vuren totdat de bezetting opdracht kreeg zich over te geven.

Matroos eerste klas Reynaldo Mejia manoeuvreerde de TCS 416 in ruw water gedurende een half uur rond Fort Drum om mij de gelegenheid te geven foto's te maken vanuit verschillende standpunten. Gelukkig regende het niet meer zodat ik mij op het dek kon bewegen. Fort Drum was kleiner dan ik mij had voorgesteld. De kanonlopen hadden een oranje-roodachtige kleur en die in de bovenste geschutstoren waren omhoog gericht, wat niet overeenkwam met de situatie ten tijde van de herovering van het fort in 1945.

Ik heb niet gevraagd op het Fort aan land te gaan omdat dat ongetwijfeld nogal lastig zou zijn geweest. In het hotel had ik het verhaal gehoord van een enthousiaste Amerikaanse stewardess en haar vriend die, zes maanden eerder, Fort Drum hadden bezocht met een klein bootje waarmee zij 's ochtends vroeg uit Corregidor waren vertrokken zonder de politiemann mee te nemen zoals afgesproken was, en zonder een lantaarn bij zich te hebben. De stuurman van het bootje achterlatend

beklimmen zij het fort en bezochten vervolgens het binnenste van de vesting.

In de duisternis echter viel het meisje door een gat in de vloer waarbij zij letsel opliep aan haar rug.

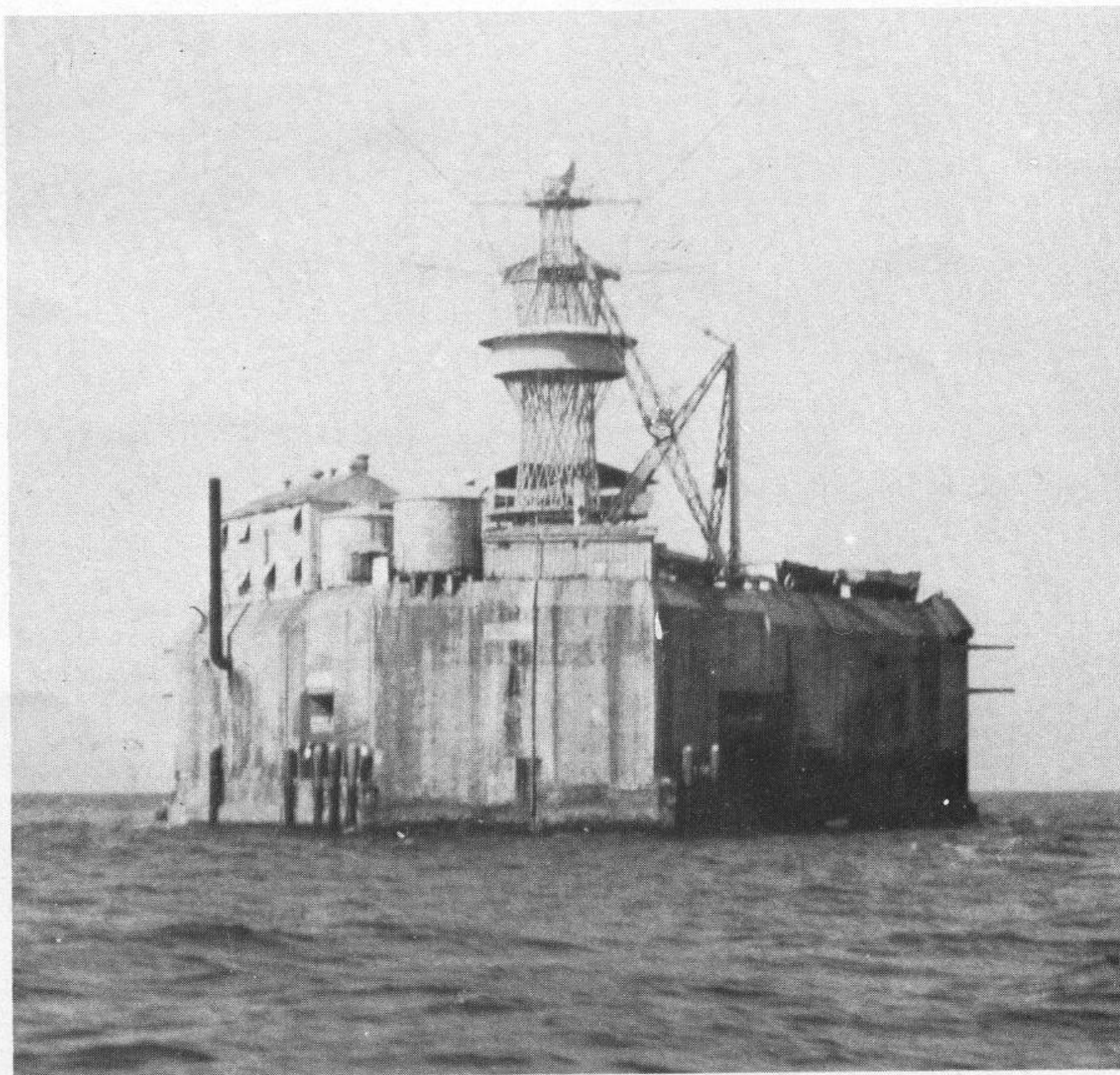
EL FRAILE (FORT DRUM)

Aantal batterijen	kaliber	Aantal vuurmonden
2	14-inch	4
2	6-inch	4
2	3-inch	(2 tl) 3
2	Zoeklichten	2
—		—
8	Totaal	(vuurmonden) 11 (zoeklichten) 2

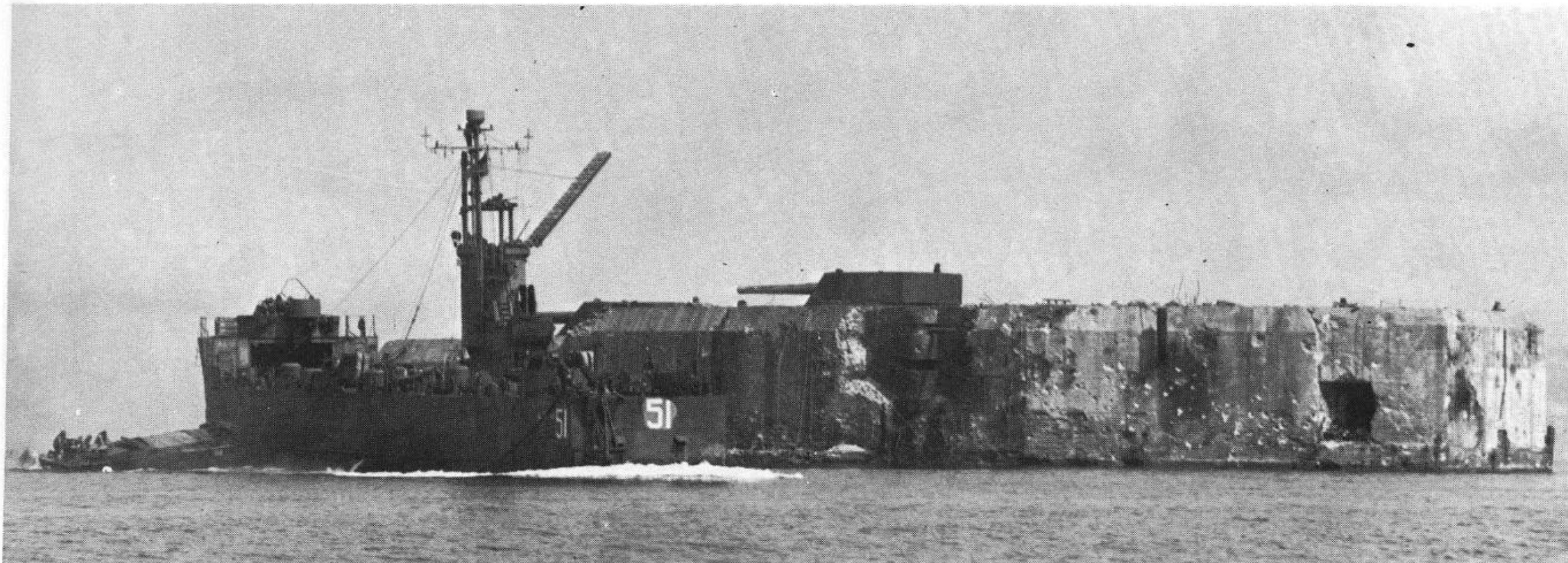
Het eiland El Fraile voordat de Amerikaanse genie het voor de Eerste Wereldoorlog van gedaante deed veranderen (US Army).

Gelukkig had de stuurman een touw bij zich waarmee het meisje weer naar boven kon worden getrokken, maar haar rug was zo beschadigd dat zij verder met een brancard moest worden vervoerd. Het is dus begrijpelijk dat de autoriteiten op Corregidor het niet zo erg begrepen hebben op al te avontuurlijke toeristen.

Fort Drum is het bezoek van souvenirjagers en plundersaars overigens niet bespaard gebleven. De machinerie van de zware kanonnen, die in het binnenste van het fort drie verdiepingen besloeg, is gestolen, terwijl de 6-inch kanonnen met hun metalen onderstel en stalen borstweringen enige tijd geleden werden weggehaald.



Boven: Nog een foto uit het album van Sgt. Charles Coffin vriendelijk ter beschikking gesteld door 'onze man in Washington' David Hale. Deze foto uit 1940 toont Fort Drum, toepasselijk het 'betonnen slagschip' genoemd, in zijn voltooide staat. Boven aan de toren bevindt zich een zoeklicht. Zichtbaar is ook het gebouw waar de bezetting is ondergebracht.



Om twintig over twaalf, toen ik met fotograferen gereed was, ging de TCS 416 in volle vaart op de Baai van Manilla af. Het duurde overigens nog 35 minuten voordat wij bij het hoofdkwartier van de Filipijnse marine aanlegden. Het regende toen onophoudelijk. Wij hadden op onze tocht wat betreft het weer inderdaad geluk gehad want, wat ik niet wist was, dat in deze tijd tyfoons konden voorkomen op de Filipijnen.

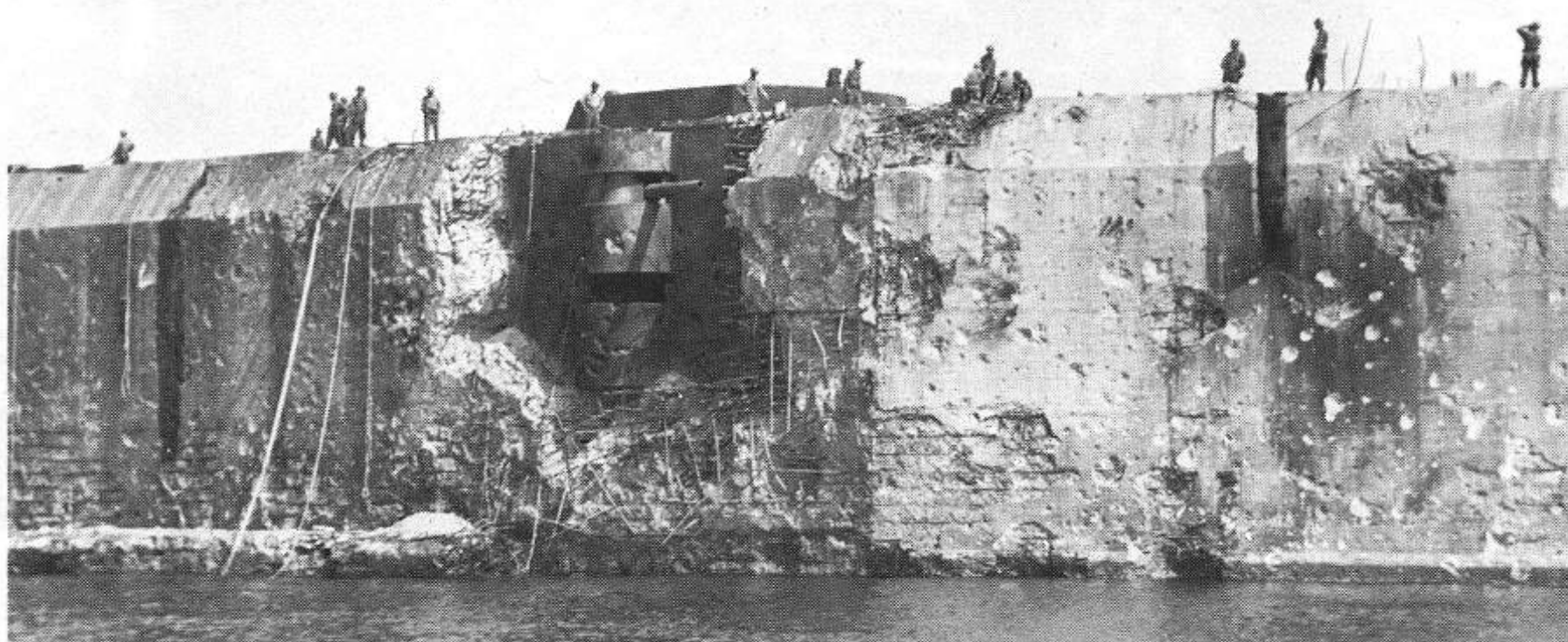
Ik had ook Carabao willen bezoeken, het vierde vestingeiland dat ongeveer zeven mijl ten zuiden van Corregidor ligt, voor de kust van de provincie Cavite. Bekend als Fort Frank, bewapend met twee 14-inch kanonnen en acht M-1908 mortieren, had het ook een actieve rol gespeeld bij het beleg van Corregidor. Eerder had ik echter al vernomen dat Fort Frank onlangs ernstig gevandaliseerd was en dat er in feite niets meer was te zien. Plunderaars hadden de twee 14-inch kanonnen van elk 40 ton uit de batterijen Greer en Crofton weggehaald, evenals alle acht 8-tons mortieren van batterij Kohler, alsmede vier 155mm kanonnen, drie onderstellen luchtdoelgeschut en zeven stuks 100mm Japans scheepsgeschut. Zij hadden zelfs al het overige metaal op het eiland geplunderd, inbegrepen stroomdraad, pijpleidingen en de gehele waterzuiveringsinstallatie. Dit onherstelbare verlies was een gevolg van het feit dat het eiland niet bewaakt werd. Alleen Corregidor en Caballo zijn tegen dit soort daden beschermd: Corregidor wordt beschouwd als een nationaal gedenkteken en Caballo is een Filipijnse marinebasis.

Ik wil hier tot slot mijn dank betuigen aan de Filipijnse marine die deze historische tocht mogelijk maakte door het beschikbaar stellen van transport naar en van de drie forten. Ook ben ik dank verschuldigd aan de commandant van Caballo, kapitein-luitenant ter zee Gelacio M. Alvarez, voor de tocht over de marinebasis. Kolonel C. P. Sibal, hoofd van het Corregidor Memorial, ben ik zeer verplicht voor zijn vriendelijke hulp en gastvrijheid tijdens een eerder bezoek van mij aan Corregidor in 1975. Mijn jonge vriend Rico T. Jose en diens ouders regelden met de marine mijn bezoek aan Corregidor en de andere eilanden en verleenden

CARABAO (FORT FRANK)

Aantal batterijen	kaliber	Aantal vuurmonden
2	14-inch	2
1	12-inch-mortier	8
1	3-inch	(tl) 4
1	155-mm	4
1	75-mm (strandverdediging)	3
2	Zoeklichten	2
—		—
8	Totaal	(vuurmonden) 21 (zoeklichten) 2

Boven: Op 13 april 1945 naderde een landingsschip met personeel van het 113e geniebataljon het door de Japanners bezette Fort Drum. Zoals te zien is zijn de mast en het gebouw afgebroken (US Army).



Boven: De genie bovenop het fort. De kazemat van het dubbelloops 6-inch kanon toont duidelijk het effect van de beschietingen door het Amerikaanse oorlogsschip Quincy.

Onder: Om de Japanse verdedigers te verdrijven pompte de genie een mengsel van 145.000 liter gas en olie in het fort dat tot ontbranding werd gebracht met een lading van 1500 kg TNT (US Army).



voorts actieve steun bij de uitvoering van het project. Majoor V. R. White van de sectie Audiovisuele middelen van het Amerikaanse leger was zo vriendelijk te voldoen aan mijn verzoek om foto's van Corregidor en de overige forten. Voor andere, moeilijk te achterhalen foto's van Corregidor ben ik dank verschuldigd aan professor William M. Belote van de marineacademie. Tenslotte wil ik mijn

dank uitspreken tegenover kapitein ter zee b.d. David Nash, kolonel b.d. William Massello Jr en kolonel b.d. Thomas W. Davis III (beiden van het Amerikaanse leger) voor hun waardevolle hulp bij het laten herleven van de gebeurtenissen uit 1942 en eveneens aan kolonel b.d. van het Amerikaanse leger, Paul R. Lemaster die het verleden uit 1945 opnieuw gestalte gaf.



**'40~'45
TOEN & NU**

MACARTHUR

Oorlogsfilms

Tot aan de film *Patton*, hadden de rolprentmakers niet veel belangstelling voor een militaire biografie als onderwerp voor een film. Hollywood had *Sergeant York*, *God is my Co-pilot* (het verhaal van Robert Scotts belevenissen in de Flying Tigers), *Above and Beyond* (Paul Tibbets verhaal over zijn opdracht voor de atoomaanval op Japan), *The Court Martial of Billy Mitchell* en *The Outsider* (het verhaal van Ira Hayes, een van de vlaggenplanters op Iwo Jima) geproduceerd. *Patton* was echter de enige die goede kritieken kreeg en een financieel succes werd.

Gegeven Hollywoods gewoonte te trachten successen te herhalen zou men kunnen denken dat na *Patton* er snel meer biografieën over Amerikaanse generaals zouden komen. Echter, hoewel *Patton* de meest succesvolle oorlogsfilm werd die ooit was gemaakt, werd *Tora! Tora! Tora!* die hetzelfde jaar uitkwam een financieel en artistiek debacle. En omdat Amerika nog steeds verweekeld was in de Vietnamese oorlog was de filmindustrie erg huiverig om militaire gebeurtenissen te kiezen als onderwerp voor grote producties.

Frank McCarthy, (brigade-generaal b.d. en secretaris van de Amerikaanse Chef van de Generale Staf, George G. Marshall) de producer van *Patton*, aarzelde van zijn kant aan een andere militaire biografie te beginnen omdat hij bang was dat hij hiermee zichzelf zou herhalen. Hij besloot pas aan *MacArthur* te beginnen nadat hij een verslag gele-

zen had van generaal Robert Eichelberger, die onder MacArthur had gevochten maar hem niet zo erg mocht. Volgens Eichelberger zou George Patton, als hij onder generaal MacArthur gediend had in plaats van onder de meer bescheiden Eisenhower, uit de Tweede Wereldoorlog zijn gekomen is de onbekende soldaat!

MacCarthy kwam tot de conclusie dat, als MacArthurs zucht naar publiciteit, zijn eigenliefde en zijn grote militaire successen de soortgelijke dramatische kwaliteiten van Patton in de schaduw zouden kunnen stellen, dat dan MacArthurs filmbiografie nog beter zou worden dan zijn eerste grote kassucces. McCarthy merkte ook op dat, afgezien van MacArthurs successen op het slagveld, elke vrouw verliefd op hem was en toen hij tenslotte in Korea werd vervangen wegens insubordinatie, wat normaal gesproken toch een schande is, kreeg hij bij zijn thuiskomst de grootste heldenontvangst die ooit iemand was ten deel gevallen.

In september 1972 had de producer de eerste stappen ondernomen om zijn nieuwe onderwerp op het witte doek te brengen. Hij kwam tot een overeenkomst met Richard Zanuck en David Brown en hun nieuw gevormde onafhankelijke maatschappij om de film te maken in samenwerking met de Universal Studios. Bij de aankondiging van het project zei Zanuck, (die de productieleiding had bij Twentieth Century Fox toen daar *Patton* werd opgenomen) dat de film een 'project van lange duur' was en dat

door Larry H. Suid

hij hoopte er binnen een jaar aan te kunnen beginnen.

In een poging de film zo waarheidsgetrouw mogelijk te maken, gingen McCarthy en leidende figuren van de productiestaf op tournee naar de Pacific en het Verre Oosten om de plaatsen te zien waar vele van de gebeurtenissen in MacArthurs leven zich hadden afgespeeld. Bovendien hoopte men op medewerking van Zuid Korea en de Filipijnen waar het leger nog steeds uitrusting uit de Tweede Wereldoorlog gebruikte. Toen McCarthy echter het budget indiende bij Universal zei de maatschappij dat acht miljoen dollar, buiten de kosten van de rolbezetting, te hoog was. Studiofunctionarissen wilden niet zoveel geld uitgeven aan een gecompliceerde film die heel gemakkelijk het budget zou kunnen overschrijden. McCarthy zou de visuele problemen van de film later toeschrijven aan het gebrek aan geld om de gevechtsscènes adequaat te kunnen opnemen. In tegenstelling tot *Patton* waarin het Spaanse leger met zijn uitrusting optrad om Pattons campagnes in Noord-Afrika en Europa op te nemen, moest men voor *MacArthurs* oude

Geheel boven: Generaal MacArthurs triomfantelijke intocht in New York gefilmd op het terrein achter de Universal Studio.



films gebruiken voor de gevechtsscènes van MacArthurs sprongsgewijze campagne in de Pacific, voor de landing op Inchon en voor de gevechten te land in Korea.

Door de beperkingen die het budget oplegde moest men het besluit nemen MacArthur in zijn geheel op te nemen in Amerika, waarbij de locaties voor het grootste deel in Californië lagen. Fort MacArthur werd gekozen voor de scènes op Corregidor en de Filippijnen en voor de Malinta Tunnel werd bijvoorbeeld gebruik gemaakt van een oude Trolleybus-tunnel in de omgeving van Los Angeles. De gevechtsscènes op de Filippijnen uit 1944 en in Korea werden gefilmd in Camp Pendleton, het opleidingscentrum van de Amerikaanse Mariniers. De producent had de beschikking over een paar mariniers en hun landingsboten voor de verfilming van MacArthurs terugkeer op de Filippijnen. De opnames daarvoor werden gemaakt op het strand van Coronado in Californië, dichtbij het beroemde vakantiehotel tegenover de haven van San Diego.

Hetzelfde strand werd ook gebruikt voor de opname van de landing van de mariniers in de film *Gualdalcanaal Diary* uit 1942. De enige authentieke locaties werden gebruikt voor de opname van de Japanse overgave op 2 september 1945 in de Baai van Tokio aan boord van het nu in Bremerton in de Staat Washington opgelegde slagschip *Missouri*, en voor de afscheidsscène op de Amerikaanse Militaire Academie in West Point in de Staat New York. Als resultaat van deze beperkingen kon McCarthy niet zijn plan uitvoeren 'een groot schilderij' te creëren, op de voorgrond waarvan de handelingen zouden plaatsvinden, zoals het geval was geweest bij *Patton*.

McCarthy en zijn regisseur Joseph Sargent hadden beiden het voornemen MacArthur te laten zien met al zijn gebreken. Het leger had zijn toestemming gegeven voor een script waarin de generaal werd getoond met zowel al zijn karakterfouten als zijn goede eigenschappen. Volgens Sargent, 'was het onze bedoeling zoveel als mogelijk was een portret te schilderen dat in zijn complexiteit recht zou doen aan deze zeer gecompliceerde figuur'. Doordat MacArthurs echtgenote haar medewerking niet wilde geven aan de productie waren de filmmakers aangewezen op de gegevens die bekend waren uit zijn openbare leven en zijn militaire carrière. Sargent zei dat hij, afgezien van het uitbeelden van MacArthurs militaire successen, in de film wilde laten zien hoe het beeld van de generaal

Boven: Japanse vliegtuigen beschieten troepen op Corregidor, nogal toepasselijk verfilmd op Fort MacArthur in Californië. Kleine explosieve ladingen liggen op de grond verspreid, bedekt met afval. Als de vliegtuigen overkomen worden de ladingen tot ontploffing gebracht – het kiezen van het juiste tijdstip hiervoor is belangrijk voor het effect.

Onder: Om een waarheidsgetrouw beeld van een ontploffing te verkrijgen zit een stuntman op een met samengeperste lucht gevulde zak. Een kleine verborgen lading wordt tot ontploffing gebracht waardoor de luchtzak uiteenscheurt en de stuntman 3 tot 4,5 meter de lucht in vliegt. Onder het uniform worden opvulsels gedragen om verwondingen tot een minimum te beperken.



'met grote zorg en deskundigheid in elkaar was gepast' door het Public Relations-apparaat van het leger. Sargent zei dat hij werd geconfronteerd met het probleem een portret te maken dat deze karakterverering niet simpelweg zou herhalen en dat niet nog eens aan zou komen met een verheerlijking van de man in kwestie. De regisseur wees erop dat het image van MacArthur was voortgekomen uit de legitieme behoefte om tijdens de Tweede Wereldoorlog in de Pacific over een grote held te kunnen beschikken.

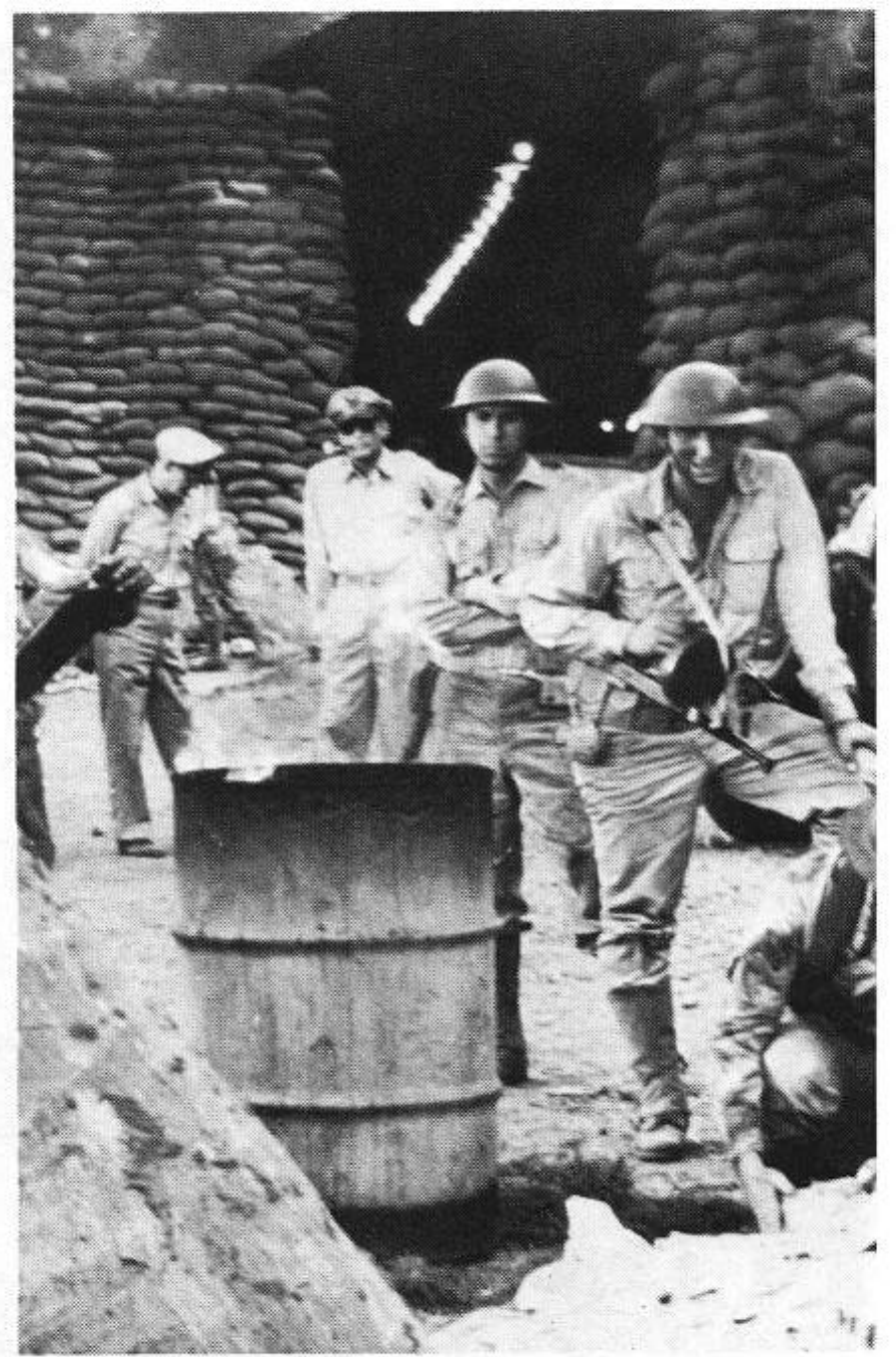
Generaal MacArthur was tot het ziekelijke geneigd zijn eigen ik op te vijzelen. Hij liet zijn staf regelmatig naar Amerika films opsturen van zijn heldendaden om ze daar in de bioscoop te laten vertonen. De generaal wilde onder andere de indruk wekken dat

hij op elk strand de eerste Amerikaan was die voet aan wal zette. De verbindingdiensten van het leger stuurde naar het Office of War Information een film van dertig minuten over de invasie van Nieuw Guinea voor eventuele vertoning in de bioscopen. Een functionaris van dit bureau vertelde later: 'Hoevel er geen totaalopname bij was van MacArthur terwijl hij het strand opwaarde, zag men wel steeds bij alle drie landingen, die tegelijkertijd plaatsvonden, zijn gezicht en profiel, zijn hoed of zijn pijp'. De functionaris hield het erop dat de film misschien gemaakt was met het idee te suggereren dat MacArthur zo niet in persoon dan toch in de gedaante van een geest ter plaatse was geweest'. De film *MacArthur* tracht die Public Relations-aspecten ten behoeve van de generaal, tot uitdruk-



Boven links: Gregory Peck met Ivan Bonar (in de rol van generaal Sutherland) in de 'Malinta-tunnel' in Los Angeles!

Rechts: MacArthur kijkt naar het verbranden van Amerikaans geld voor de ingang van de tunnel.



king te brengen. Bij de scènes van MacArthurs terugkeer naar de Filippijnen worden in detail de PR-bezigheden getoond die laten zien hoe zorgvuldig toen de cameramensen en de geluidsapparatuur werden opgesteld om zijn uitspraak 'Ik ben teruggekeerd' vast te leggen. Niet: 'Wij zijn teruggekeerd' hoewel een Amerikaanse vloot en een landingsleger hem ter plekke hadden gebracht. De eerste aankondiging van Universal op 6 september 1972, dat MacArthur verfilmd zou worden, bracht een wereldwijde zoekactie op gang naar de juiste persoon die de rol van de generaal zou moeten spelen. Vanaf het begin echter beschouwden Frank McCarthy en Joseph Sargent, alleen Sir Laurence Olivier en Gregory Peck als de enige serieuze kandidaten voor de hoofdrol. Hoewel hij naar Engeland ging om met Olivier te praten zei McCarthy dat hij niet geloofde een Engelsman de rol te kunnen hebben laten spelen van een van de grootste Amerikaanse helden aller tijden. Gregory Peck van zijn kant vond het een goed script en ondertekende graag het contract. Volgens Sargent begonnen op dat ogenblik de moeilijkheden met de film. De regisseur zei dat Peck bijna altijd de rol had gespeeld van de 'aanbeden' hoofdfiguur, een 'mooie' goedgehartige jongen. Als gevolg hiervan, aldus Sargent, had Peck moeite van dit type af te stappen en een volslagen ander karakter uit te beelden. Geconfronteerd met een 'diep psychologisch vraagstuk' maakte Peck, onder het voorwendsel eerlijk te willen handelen tegenover MacArthur bezwaren tegen sommige negatieve aspecten in het script. Hoe meer hij de generaal ging begrijpen en waarderen hoe minder Peck geneigd was de generaal neer te zetten met al zijn tekortkomingen en fouten. Hij ging zelfs zover dat hij weigerde zich te laten grimeren als een oude man van 82 bij de afscheidsscène van MacArthur in West Point in 1962, toen deze voor de verzamelde cadetten zeer hartstochtelijk en bewogen sprak over de Long Gray Line en over plicht, eer en vaderland. Het resultaat was dat het filmpubliek het moeilijk vond te vergeten dat ze naar Gregory Peck keken in zijn rol van MacArthur.

Ondanks de moeilijkheden die hij had bij het registreren van Peck vanwege diens opvattingen over zijn rol, had Sargent redelijk succes bij het her-

scheppen van de scènes op locatie en bij de ontmoetingen tussen MacArthur en historische figuren. Doordat de afscheidstoespraak uit 1962 werd opgenomen in West Point is men er in geslaagd de emotionele gebeurtenis goed te laten overkomen. Ook de Japanse overgave aan boord van de *Missouri* was van een visuele echtheid, en in de ontmoetingen van de generaal met de presidenten Roosevelt en Truman komen, door de dichtelijke vrijheden die men zich veroorloofde, de scherpe confrontaties en de verschillen in persoonlijkheden goed tot hun recht. Door het spel van Peck komen de scènes goed tot leven, mede door de goedgelijkende Dan O'Herlihy (Franklin D. Roosevelt) en Ed Flanders (Harry Truman).

Tot op zekere hoogte is de mislukking om MacArthurs persoonlijkheid volledig tot zijn recht te laten komen en om inzicht te verschaffen in sommige van zijn daden te begrijpen. Een van de problemen was dat veel mensen zich MacArthur nog levendig herinnerden. Hij was langer op de voorgrond getreden dan Patton en had veel meer publiciteit gehad, hij

was opgetreden voor de televisie en was pas dertien jaar dood toen zijn biografie werd verfilmd. MacArthur had ook een lange loopbaan van 52 jaar, de langste in de Amerikaanse militaire geschiedenis. Volgens Hal Barwood stonden hij en zijn mede-scenarioschrijver Matthew Robbins, 'voor de enorme taak zijn leven samen te persen binnen de grenzen van een speelfilm'. Door de beslissing de film te laten beginnen bij MacArthurs vertrek uit Corregidor in 1942 en te laten eindigen bij zijn ontslag door Truman in 1951, richtten de schrijvers de schijnwerpers op de grote jaren van de generaal. In *Patton* werd maar drie jaar van Pattons loopbaan belicht, waardoor men in de film de tegenstrijdigheden in zijn karakter beter kon uitwerken. In tegenstelling daarmee konden Barwood en Robbins de complexiteit van MacArthurs persoonlijkheid alleen maar aanduiden. Misschien zou een acteur met dezelfde gaven en talenten als George Scott zich hebben kunnen inleven in MacArthurs persoonlijkheid, maar Gregory Peck kon eenvoudig niet in de huid kruipen van MacArthur. Waar Scott, zowel mentaal als fysiek Patton uitbeelde kwam Peck niet verder dan de oppervlakte. Indien MacArthur door Gregory Peck even goed was geportretteerd als Patton door Scott, zou het



26 juli 1944. De ontmoeting met president Roosevelt (realistisch vertolkt door Dan O'Herlihy) aan boord van de Baltimore in Pearl Harbour, opgenomen in San Diego.



IK BEN TERUGGEKEERD . . . verfilmd op Coronado Beach in Californië. De werkelijke MacArthur stapte drie keer 'symbolisch' aan land.



OVERGAVE IN TOKIO . . . gefilmd op de Missouri op dezelfde plaats – toen in de Baai van Tokio en nu in Bremerton in Washington.



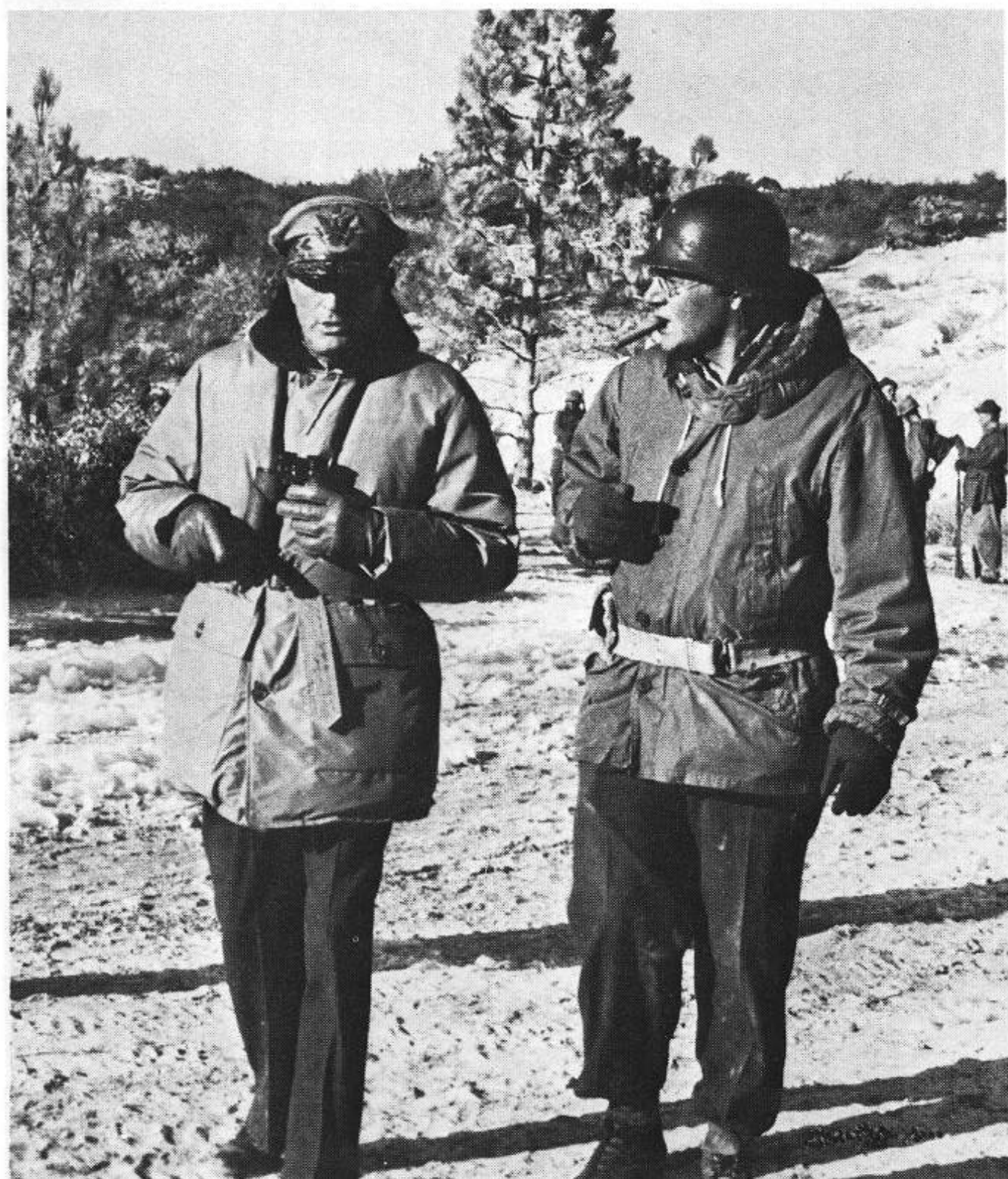
MacArthur ontmoet president Truman (nog een realistisch vertolkte rol, nu door Ed Flanders) op Wake, die de generaal waarschuwt niet de grens van communistisch China te overschrijden. Gefilmd in Palmdale in Californië.

gemis aan realistische gevechtsscènes niet zo zijn opgevallen en zouden de fouten die men altijd maakt bij dergelijke films beter te verdragen zijn geweest. De terugkeer van MacArthur op de Filipijnen gebeurde op het strand bij Leyte, niet bij Luzon zoals men in de film laat zien. En het is niet zeker dat, toen de president van de Filipijnen Osmana zei: 'Stel je voor dat men er achter komt dat ik niet kan zwemmen', MacArthur daarop antwoordde met: 'Stel je voor dat ze te weten komen

dat ik niet op het water kan lopen'. MacArthur vermeed bezoeken aan gewonde soldaten, maar in de film gaat hij de gewonde in het tunnelhospitaal van Corregidor bezoeken. Hij was niet, zoals de film laat zien op Buna tijdens de gevechten om het eiland, en Truman woonde in Blair House toen hij de beslissing nam MacArthur uit Korea terug te roepen en niet in het Witte Huis zoals men in de film laat zien – dat werd toen opgeknapt. In zijn verslag in *Time* maakt Richard Schickel de opmerking dat de film-

makers 'tegen een van de raadselachtigste kanten van MacArthurs persoonlijkheid opliepen, maar zich toen stilletjes terugtrokken'. Het gevolg daarvan is dat MacArthur op zijn best niet meer is dan een vleierende officiële biografie en op zijn ergst een saai, onwaarachtig en dikwijls beschamend verhaal over een van Amerika's grootste generaals.

Laurence H. Suid is de schrijver van het pas verschenen boek 'Guts and Glory' een voortreffelijk verslag over de verhalen die gaan over de achtergronden bij het maken van vele klassieke Amerikaanse oorlogsfilms. Het boek is in Amerika uitgebracht door Addison-Wesley Publishing Company, Reading, Massachusetts.

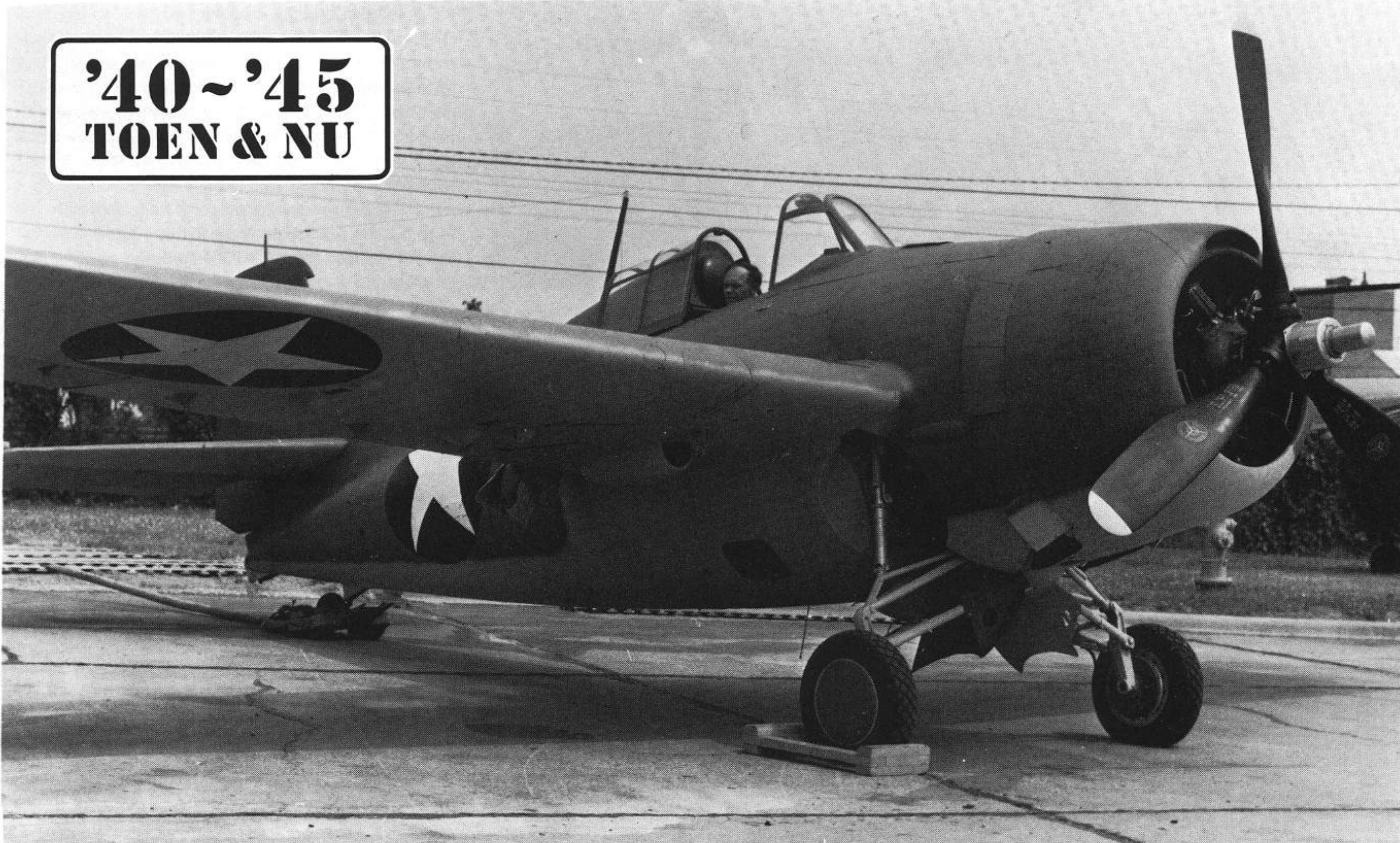


MacArthur met generaal Sampson (Tom Rosqui) gedurende de terugtocht van de Koreaans-Chinese grens. Opgenomen in Camp Pendleton in Californië. Let op het ontbreken van sneeuw op de bomen.



De reconstructie van de afscheidsrede in 1962 toen de generaal naar de Militaire Academie in West Point terugkeerde, waar 52 jaar eerder zijn militaire carrière was begonnen.

**'40~'45
TOEN & NU**



Het luchtvaartmuseum van het Amerikaanse Korps Mariniers

Een van de laatste in het stijgende aantal luchtvaartmuseums is dat van het Amerikaanse Korps Mariniers, dat werd geopend op 6 mei 1978 in Quantico in de Staat Virginia.

De tentoonstellingsruimte van het luchtvaartmuseum bestaat uit een van de vier oude metalen hangars die aan de spoorweg staan van de lijn Richmond-Fredericksburg-Potomac, dichtbij de school voor officieren, wat vroeger Brown Field 2 was. Het museum heeft ook nog twee van de drie andere hangars in gebruik, alsmede een werkplaats in Larson Gym en kantoorruimte in de oude verkeersstoren.

De hangars op zich zijn al relikwieën. In het begin van de jaren twintig werden de verplaatsbare constructies aanvankelijk gebouwd aan de kant van de rivier langs de spoorlijn bij Quantico, wat toen Brown Field 1 was. Daarna zijn ze nog dikwijls op een andere plek neergezet. Tijdens de tweede Amerikaanse interventie in Nicaragua van 1927-1933 werden er drie verscheept naar Managua waar ze onderdak boden aan vliegtuigen van het type VO-7M. De hangars kan men gemakkelijk tot de oudste van de Amerikaanse marine luchtvaart rekenen.

Van de negen volledig gerestaureerde vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog die worden tentoongesteld, staan er zes in de hangars en drie er buiten. Daarnaast zijn er verschillende andere voorwerpen rondom de hangars opgesteld: stukken geschut, tanks en niet gerestaureerde vliegtuigen.

De drie toestellen die buiten staan zijn een Noord-Amerikaanse SNJ Texan trainer, een Beechcraft JRB Expeditor en een Vought F4U-4 Corsair-jager. De SNJ, een van de vele beroemde Noord-Amerikaanse lesvliegtuigen ziet er hetzelfde uit als de opvallend geschilderde SNJ die op 7 december 1941 op het vliegveld Ewa op Hawaï stond. Dat vliegtuig alsmede, op vijf na, alle MAG-21 toestellen van de luitenant-kolonel Claude A. Larkins, werden door de Japanse Navy-O's op Ewa vernietigd. De Beechcraft JRB ziet er precies hetzelfde uit als zijn tegenhanger die in 1943 werd gebruikt door generaal-majoor William H. Rupertus die toen

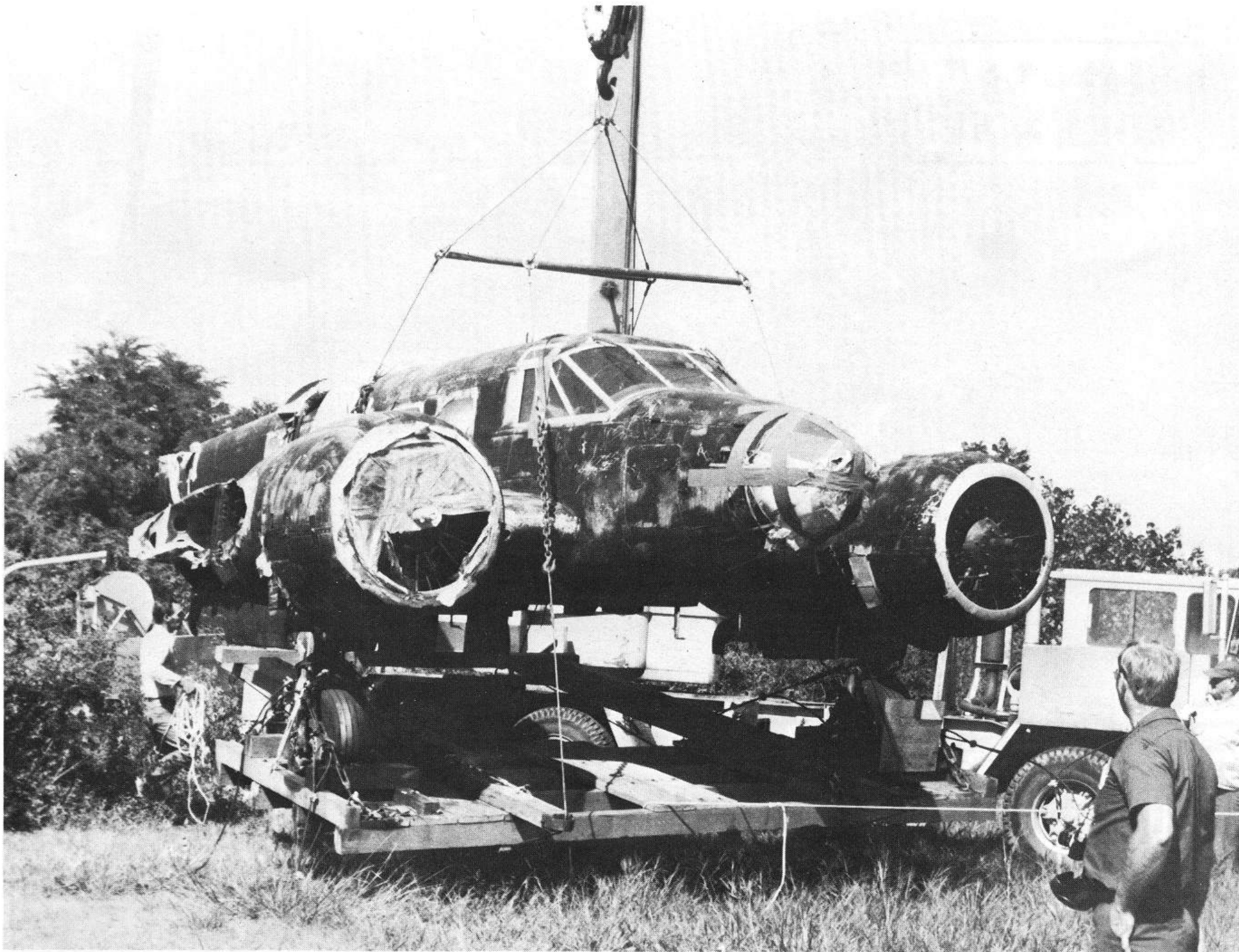


Geheel boven: De enige overgebleven luchtwaardige Grumman F4F-4 Wildcat heeft zijn huidige bestaan te danken aan het feit dat het toestel voor indoor-training werd gebruikt. Boven. De Noordamerikaanse SNJ-3 Texan voor het nieuwe museum.

commandant was van de 1e Amerikaanse Mariniersdivisie.

De Vought F4U-4 Corsair is indrukwekkender dan de SNJ en de Beech. Het grote jachtvliegtuig wordt waarschijnlijk meer met de Mariniers vereenzelvigd dan enig ander vliegtuig dat ooit gebouwd is. Het originele ontwerp was erop gericht op een zo klein mogelijk chassis de grootste mogelijke krachtbron te bouwen. Het resultaat was deze jager die de Japanners de 'Whistling Death', de fluitende dood, noemden. De jagersquadrons van de Mariniers werden in februari 1943 alle uitgerust met

Corsairs en in augustus hadden alle acht gevechtssquadrons in de Zuid Pacific de F4U. De reden dat de marinierseenheden die niet op schepen waren geplaatst werden uitgerust met de Corsair was dat een modificatie de cockpit zo ver naar achteren had geplaatst, dat daardoor het zicht van de piloot verminderde waardoor het moeilijker werd het toestel op een vliegdekschip te laten landen. De Mariniers die op dat moment nog niet geïnteresseerd waren in operaties met vliegdekschepen, waren nogal ingenomen met het feit dat zij nu een jager hadden die sneller en hoger kon vliegen dan



de Japanse Zero. Later toen de Mariniers wel gebruik wilden gaan maken van de vliegdekschepen, werden weer andere modificaties aangebracht waaronder een hogere zitplaats voor de piloot en een langer staartwielsschoor waardoor de landingen veiliger werden.

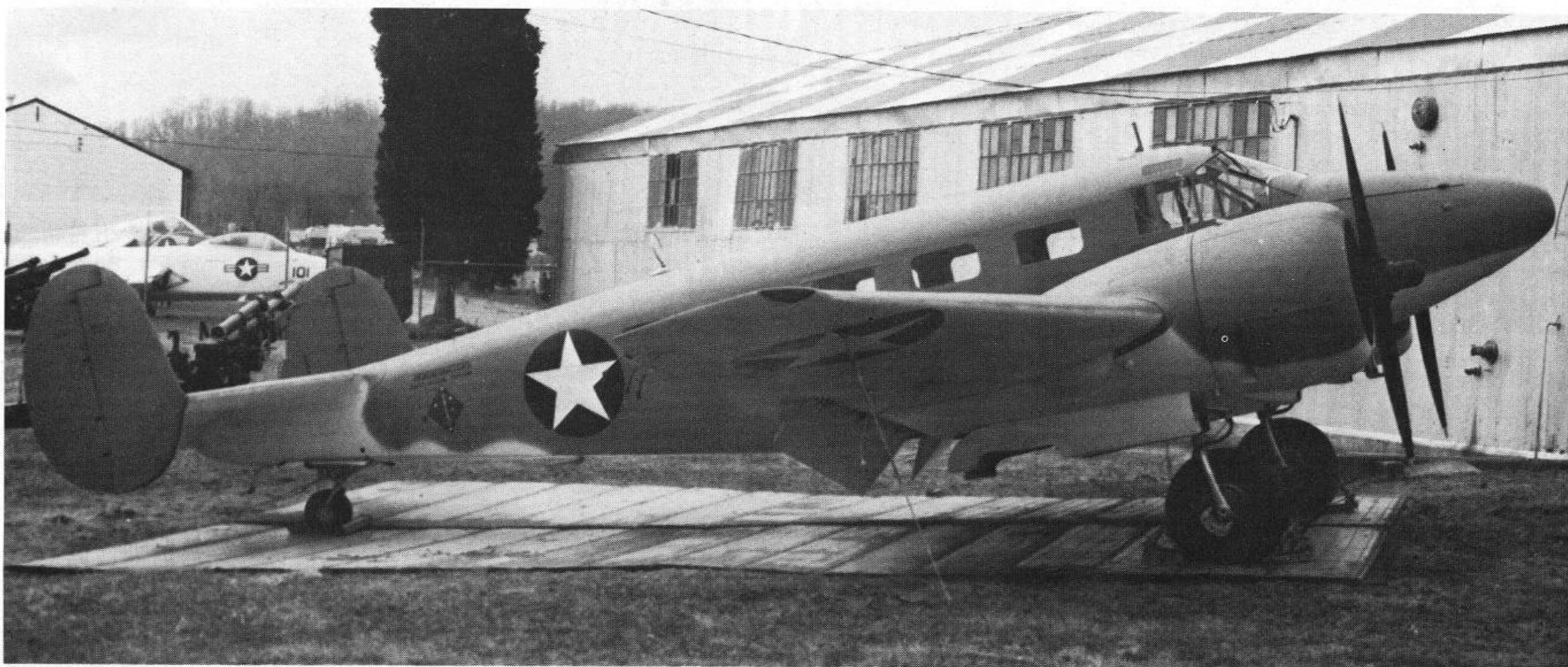
Bij het betreden van de hangars wordt de bezoeker langs vitrines en uitstallkasten geleid waarin verschillende voorwerpen liggen uit de luchtvaartgeschiedenis van de Mariniers ten tijde van de Pacificoorlog. De luchtmacht van de Japanners is ook goed vertegenwoordigd. Als men onder een heldere rode Shinto-tempelpoort doorgaat is het eerste

wat men ziet een Japanse Mitsubishi A6M-Zero jager.

Het toestel, dat afkomstig is van een Canadeese verzamelaar, is vliegklaar en volledig hersteld, alleen de motor is vervangen door een Amerikaanse. Men heeft nu een echte Japanse motor op de kop getikt en er zijn plannen in de maak om de motoren te verwisselen. Deze Zero is zo bijzonder omdat het nog de enig bestaande machine is die heeft deelgenomen aan de aanval op Pearl Harbor. Het toestel lag oorspronkelijk op het eiland Ballale waar het werd achtergelaten door het Japanse vliegdekschip Zuikakuna de slag bij Midway. Kolonel Tho-

De Beechcraft JRB Expeditior 'Toen' en 'Nu'. Boven. Na hem ontdekt te hebben in Thailand heeft kolonel D'Andrea aan veel touwtjes moeten trekken voor hij bij het museum werd afgeleverd. Onder. Drie jaar later, prachtig gerestaureerd.

mas M. D'Andrea, veteraan onder de mariniersvliegers, die nu directeur is van het museum, gelooft dat de Zero uit dienst werd genomen op het vliegveld Ballale in december 1943, na een luchtaanval van het beroemde 'Blacksheep' squadron met F4u's van VMF-214 en SBD's van VMSB-143.



Een ander volledig hersteld Japans toestel is de buitengewoon zeldzame Yokosuka 'Ohka' Model II Baka. Deze bestuurde zelfmoordbom was bevestigd onder een bommenwerper en werd zo naar het doelgebied gevlogen waar hij met behulp van een raket werd afgevuurd. Stompe vleugels stelden de bom in staat zwevende (met een nogal hoge dalingssnelheid) 288 mijl per uur te halen. De piloot kon vanuit de start drie raketten afvuren tegen aanvallende vliegtuigen of deze gebruiken om zijn doel met een snelheid van 400 mijl aan te vallen. Hoewel ze om verschillende redenen hun doel nogal eens misten was de Baka met zijn raketkop van 1000 pond, gekoppeld aan zijn potentieële nauwkeurigheid, een wapen waarmee men terdege rekening moest houden. Tijdens de invasie van Okinawa brachten de Baka's zware verliezen toe aan drie Amerikaanse troepentransportschepen en aan het Amerikaanse slagschip *West Virginia*.

De Baka in het museum is het enige volledig herstelde operationele model in de Verenigde Staten. Het werd door de mariniers buitgemaakt toen ze het vliegveld van Okinawa veroverden. Toen het museum het grotendeels houten wapen op het einde van de jaren zestig in zijn bezit kreeg, verkeerde het in een verschrikkelijke staat. Het herstel werk heeft ongeveer tien jaar geduurd, waarbij men ook hulp kreeg van Japanners. Generaal-majoor Tsuneo Azuma van de Japanse luchtmacht en de Japanse militair attache in Washington gaven hun medewerking bij het ontcijferen van de tekens op de cockpit. De generaal die in het laatste jaar van de oorlog zelf een Navy-O vlieger was, leerde de Baka's kennen toen hij gestationeerd was op Nagoya. Hier dichtbij staat een grote Grumman TBM-3 Avenger, de standaard torpedobommenwerper van de Amerikaanse marine gedurende het grootste deel van de Tweede Wereldoorlog. Er bestaan nog veel van deze vliegtuigen in de Verenigde Staten; een groot aantal doet dienst bij het Staatsbosbeheer om bosbranden te bestrijden. Er zijn er echter nog maar weinig in hun oorspronkelijke staat. De Avenger van het museum, afkomstig van het Staatsbosbeheer in Georgia, heeft een geschutskoepel van plexiglas, nauwgezet met de hand nagemaakt door de werkplaats van het museum.

De enig overgebleven luchtwaardige Grumman F4F-4 Wildcat jager staat onder het afdak van de hangar. Het F4F ontwerp was Crummans eerste eendekker en er werden uiteindelijk meer dan 110 van deze toestellen geproduceerd. Hun voorgangers de F4F-3 Wildcats, vochten samen met VMF-211 een heroïsche strijd bij de verdediging van Wake. De F4F-4 was betrokken bij de gevechten in de Koraalzee bij Midway en bij Guadalcanal. Ze werden gevlogen door VMF-121, -212, -223 en -224. Wildcats gevlogen door piloten van de mariniers zoals John Smith, Marion Carl en Joe Foss ontzenuwden de mythe van de 'Onoverwinnelijke' Japanse Navy-O. Eerste-luitenant der mariniers James E. Swett die een F4F-4 vloog, schoot zeven Japanse 'Val' bommenwerpers af in vijftien minuten.

De Wildcat was de enige Amerikaanse jager die in de eerste helft van de Pacificoorlog op vliegdekschepen was gestationeerd en de voornaamste jager van de mariniers totdat hij in 1943 vervangen werd door de Vought F4U Corsair. Het intensieve gebruik is er de oorzaak van dat ze voor het grootste gedeelte zijn verdwenen. Het exemplaar van het museum is door puur toeval overgebleven; het werd gebruikt als oefentoeestel in een marineopleidingscentrum voor vliegtuigmakers en werd nooit blootgesteld aan gevechten.

Bijna net zo zeldzaam als de Wildcat is de volledig gerestaureerde Douglas SBD-5 Dauntless duikbommenwerper van het museum. Van de 2409 stuks die ervan werden gebouwd zijn er nog maar vijf over en hiervan zijn er maar twee luchtwaardig. De Douglas (langzaam maar dodelijk) was de voornaamste Amerikaanse vliegdekschip-bommenwerper gedurende het grootste gedeelte van de oorlog. Zijn grootste tijd beleefde hij tijdens de veld-



Boven: De F4U-4 Corsair – door de Japanners de 'Fluitende Dood' genoemd.



Boven: Luitenant-generaal Thomas H. Miller, plaatsvervangend Stafchef, met de voormalige Navy-O-piloot, generaal-majoor Tsuneo Azuma, staande voor de Mitsubishi A6M-Zero, het enige van de Japanse en Amerikaanse toestellen die de aanval op Pearl Harbour hebben meegemaakt, dat nog bestaat. Onder. De zeldzame Yokosuka Baka zelfmoordbom buitgemaakt door Amerikaanse mariniers op Okinawa en in een periode van tien jaar zorgvuldig gerestaureerd.



tocht op de Filippijnen waar hij met een hechte luchtondersteuning het Amerikaanse leger bijstond.

Het laatste van de binnen tentoongestelde vliegtuigen is een volledig herstellde Grumman F6F-3 Hellcat jager, voortgekomen uit de F4F Wildcat. De Hellcat is tot op de dag van vandaag de meest succesvolle jager van de Amerikaanse marine geweest. Hoewel hij pas tien maanden na de Corsair operationeel werd en geen aanspraak kan maken op dezelfde grote prestaties, nam de F6F 5.000 afgeschoten vliegtuigen voor zijn rekening, bijna 75 procent van het totale aantal van de Amerikaanse marine. Dit vliegtuig en niet de Corsair werd de primair op vliegdekschepen gestationeerde jager. Twee tentoongestelde stukken in de hangar verdienen speciale aandacht. In een hoek staat een getrouwe reproductie van een S3-tent van de mariniersluchtmacht, gelijk aan een van de vele die gebruikt werden op de eilanden in de Zuid Pacific. De opstelling is gecompleteerd met een door zandzakken beschermde .50 mitrailleur en een geresataureerde jeep uit de Tweede Wereldoorlog.

In het midden van de hangar ligt een verroeste, gebogen driebladige Wildcat propeller, een aandenken aan de luchtverdediging van VMF 211 op Wake. Het is een propeller van een Wildcat gevlogen door kapitein Henry T. Elrod die postuum de Medal of Honor kreeg. Nadat hij op 10 december 1941 twee vijandelijke bommenwerpers had neergeschoten en de volgende dag meehielp bij het tot zinken brengen van de torpedojager *Kisaiagi*, stortte zijn beschadigde vliegtuig dicht bij het vliegveld neer. Ongedeerd vocht kapitein Elrod daarna verder als infanterist, zoals alle andere leden van VMF-211 deden nadat de laatste Wildcat verloren was gegaan. Hij sneuvelde op 23 december bij een tegenaanval op de Japanse landingstroepen.

De plannen van het luchtvaartmuseum zijn erop gericht t.z.t. te verhuizen naar een ander permanent onderkomen in Quantico. De oude hangars zijn op den duur niet geschikt voor het tentoonstellen van de vliegtuigen. Zij hebben geen verwarming en geen airconditioning, en hoewel ze de laatste vijftig jaar al dikwijls zijn opgelapt, komen er regelmatig nieuwe lekkages voor.

Kolonel D'Andrea heeft het plan een tweede hangar voor het publiek open te stellen. Hier komen toestellen te staan uit het tijdperk van de tweedekers. De plannen zijn om zes vliegtuigen tentoon te stellen met bijbehorende voorwerpen. Het oudste vliegtuig zal een nauwkeurige weergave zijn van een Curtiss 'E' model uit 1911, het eerste vliegtuig dat door de Amerikaanse marine werd gekocht. Een andere mooie reproductie is een Havilland DH-4 bommenwerper, door degenen die met dit type vlogen de 'Vliegende doodkist' genoemd. Versies van de DH-4 met een Brits chassis en een Amerikaanse Liberty motor werden tijdens de Eerste Wereldoorlog gevlogen door majoor Alfred A. Cunninghams van de Northern Bombing Group. De replica werd gebouwd in Quantico door twee stafleden van het museum, materiaal conservator Leo S. Champion en gepensioneerd sergent van het Amerikaanse Korps Mariniers Fritz Gemeinhardt.

Een tweede variatie van de DH-4 die tentoongesteld zal worden is een O2B-1 bommenwerper. De O2B-1 versie, waarvan er maar 29 werden gemaakt, heeft een gelaste stalen romp en werd tussen 1923-1925 gebouwd door de Boeing Airplane Company. Hoofdzakelijk gebruikt door mariniers deed het toestel dienst in Nicaragua, waar het bij de aanval op Ocotul in 1927 als eerste vliegtuig van de mariniers als duikbommenwerper werd ingezet.

Met de Sopwith Camel jager van het museum hebben de Amerikaanse mariniers weinig uit te staan. Een aantal van deze Britse vliegtuigen werd in de Eerste Wereldoorlog aan de Amerikaanse marine geleverd. Later werden er zes als katapultvliegtuigen gebruikt op Amerikaanse slagschepen. Een Boeing FB-5 jager zal ook te zien zijn. Deze jager en zijn voorganger de FB-1 deden beide dienst bij de Amerikaanse mariniers. De FB-5 van het museum, waarvan er maar 27 werden ge-



Een nogal schraal uitgevallen 'marinier' rijdt een torpedo in het bommenruim van de Grumman TBM-3 Avenger – de standaard torpedobommenwerper van de Amerikaanse marine uit de Tweede Wereldoorlog. Dit vliegtuig is afkomstig van het Staatsbosbeheer in Georgia, waar het werd gebruikt voor de bestrijding van bosbranden.

bouwd, zal geheel opnieuw worden gereconstrueerd.

De unieke Curtiss Gulfhawk I zal de expositie van de tweedekeers afronden, geschilderd in de oorspronkelijke Gulf Oil kleuren, blauw en oranje. Dit was een eenpersoons vliegtuig, in wezen een gewijzigd export model van de Curtiss Hawk II. Het toestel werd gevlogen door de reserve majoor van de mariniers Al Williams voor reclamevluchten van Gulf Oil.

In de toekomst, maar dat hangt af van de mogelijkheden om goede faciliteiten te krijgen voor het opslaan van goederen en een werkplaats voor het onderhoud, komt er een expositie uit de Koreaanse oorlog. Hiervoor staan al verschillende vliegtuigen klaar. Een ervan is een exemplaar van de enige tweemotorige jachtbommenwerper die door de mariniers werd gebruikt, de Grumman F7F-3N Tigercat. Een ander tentoon te stellen vliegtuig is de Grumman F9F-2 Panther jager. De Panther, Grumman's eerste straaljager, was zo'n goed ontwerp dat de rechte vleugels voor de Cougar gemakkelijk konden worden vervangen door pijlvormige vleugels, waarbij de Cougar voor het overige het model van de F9F behield.

Een ander straalvliegtuig dat getoond zal worden is

een Douglas F3D-2 Skyknight all-weather jager. Als eerste van zijn type uitgerust met straalmotoren was de Skyknight de beste jager die door de marine en de mariniers in Korea werd gebruikt. Sommige van deze toestellen werden uitgerust om vijandelijke elektronische apparatuur te verstoren en kregen in de Vietnamoorlog de bijnaam 'Willie the Whale'. Twee andere vliegtuigen, met zuigermotoren, maken de periode van de Koreaanse oorlog compleet: een Vought Corsair F4U-5N en een Douglas AD-4 Skyraider aanvalsbommenwerper. De Skyraider, die twaalf jaar gebruikt werd en dienst deed in twee oorlogen, stond tijdens de oorlog in Vietnam bekend als de 'Spad'.

Kolonel D'Andrea streeft er naar zoveel mogelijk vliegtuigen aan te schaffen die iets te maken hebben met het Amerikaanse Korps Mariniers. Een hoge prioriteit hebben die vliegtuigen die zeldzaam zijn omdat er maar weinig van gemaakt zijn. Verschillende bijzondere exemplaren konden al op de kop worden getikt toen ze buiten dienst werden gesteld. Het museum krijgt binnenkort van het National Air en Space museum een XF8U-1, een van de twee prototypes van de Long-Temco-Vought Crusaders. Dit vliegtuig, dat in 1955 voor het eerst vloog, was de laatste echte jager van de marine-



De Douglas SBD-5 Dauntless, een van de vijf nog overgebleven exemplaren van dit type.

luchtvaartdienst. Een ander moderne aanwinst van het museum is een McDonnell F-4A Phantom II jachtbommenwerper, die is opgeslagen bij de 2e vliegtuiggroep van de mariniers in Cherry Point in de Staat North Carolina. Dit vliegtuig is een van de eerste Phantoms die gebouwd werden. Bijna twintig jaar is deze Phantom de maatstaf geweest waaraan de jagers over de hele wereld werden afgemeten.

Het aanschaffingsbeleid van het museum is ambitieus en vasthoudend. Vliegtuigen zijn opgespoord die op zuilen voor schoolgebouwen stonden en in Zuid-Oost Azië waar ze waren achtergelaten. De thuisreis van 15.000 mijl van de prachtig gerestoreerde Beechcraft JRB is een verhaal op zichzelf. Op het einde van 1974 hoorde kolonel D'Andrea van een vriend dat de Air America Company een JRB in Thailand had achtergelaten. De vriend werd overgehaald om hem naar Taiwan over te brengen, waar het toestel werd verpakt in een grote houten kist. Een contact persoon bij het Amerikaanse hoofdkwartier van de Amerikaanse Pacific-vloot zorgde ervoor dat het toestel verscheept werd naar San Diego. Toen er vragen kwamen over de grote kist op de pier, vroeg kolonel D'Andrea aan de marine om de krat 'ergens aan de Atlantische kant van de Verenigde Staten te brengen'. De ingepakte JRB arriveerde uiteindelijk, via het Panama Kanaal, op de voorplecht van een torpedojager in Pascagoula in Mississippi. De machine werd verder vervoerd naar Norfolk in Virginia, waar het vliegtuig aan boord werd geladen van een landingsvaartuig dat via de Chesapeake Baai de rivier de Potomac opstoomde. Het toestel werd tenslotte uitgeladen bij de oude watervliegtuighelling, een paar honderd meter van de plek waar het nu staat. Als het museum eenmaal een vliegtuig in zijn bezit heeft wordt het tot in details naar het oorspronkelijk model hersteld. Hiervoor is een stel uitgelezen vakmensen aangetrokken.

Doordat het Korps Mariniers de Douglas R4D troepentransport toestellen geleidelijk laat afvloeien ziet het er naar uit dat het museum de laatste werkplaats wordt van monteurs voor vliegtuigen met een zuigermotor. Sommige van deze monteurs werken aan motoren die al verouderd waren voor zij zelf werden geboren.

Bij het opknappen van de vliegtuigen werkt men zoveel mogelijk met originele onderdelen, maar als die niet voorhanden zijn worden ze precies nageemaakt. De moeite die het museum personeel zich geeft om alles zo authentiek mogelijk te maken komt bij een leek soms overdreven over. Voor de Boeing FB-5 bijvoorbeeld was volgens een nauwkeurige opgave een afdekking nodig van lers lijnen, 600 draden in 2½ cm en niet geknipt met een gewone schaar maar met een kartelschaar met precies acht kartels in 2½ cm. Het resultaat is dat onder de spanlak en de verf de FB-5 er precies zo uitziet zoals Boeing het 51 jaar geleden voorschreef.

Bij het herstellen van vliegtuigen wordt alleen van de voorschriften afgeweken als het gaat om het conserveren van de machine. Een uitgebreid en tijdsverslindend proces werd gebruikt voor het conserveren van het chassis van de FB-5. De aluminium pijpen werden eerst gevuld met hete lijnzaadolie, daarna afgetapt en gespoeld met zinkchromaat waarna de pijpen vlug werden afgesloten. Wat overblijft is een duurzame laag die oxydatie voorkomt.

De restaurateurs zijn tot de ontdekking gekomen dat het gebruik van origineel materiaal niet alleen uit esthetisch oogpunt nodig is, maar soms ook de enig bruikbare oplossing is. Toen men bezig was de houten gebogen vleugelpunten van de FB-5 te reconstrueren, bemerkten zij dat geen van de beschikbare houtsoorten de gewenste vorm kreeg bij het stomen. Als een laatste redmiddel bestelden ze precies wat bij Boeing was voorgeschreven; blauw sparrehout uit Portland in Oregon. De oudjes bij Boeing wisten ongetwijfeld waar ze mee bezig waren. De blauwe spar uit Portland boog perfect. Toen men aan kolonel D'Andrea vroeg of het nodig



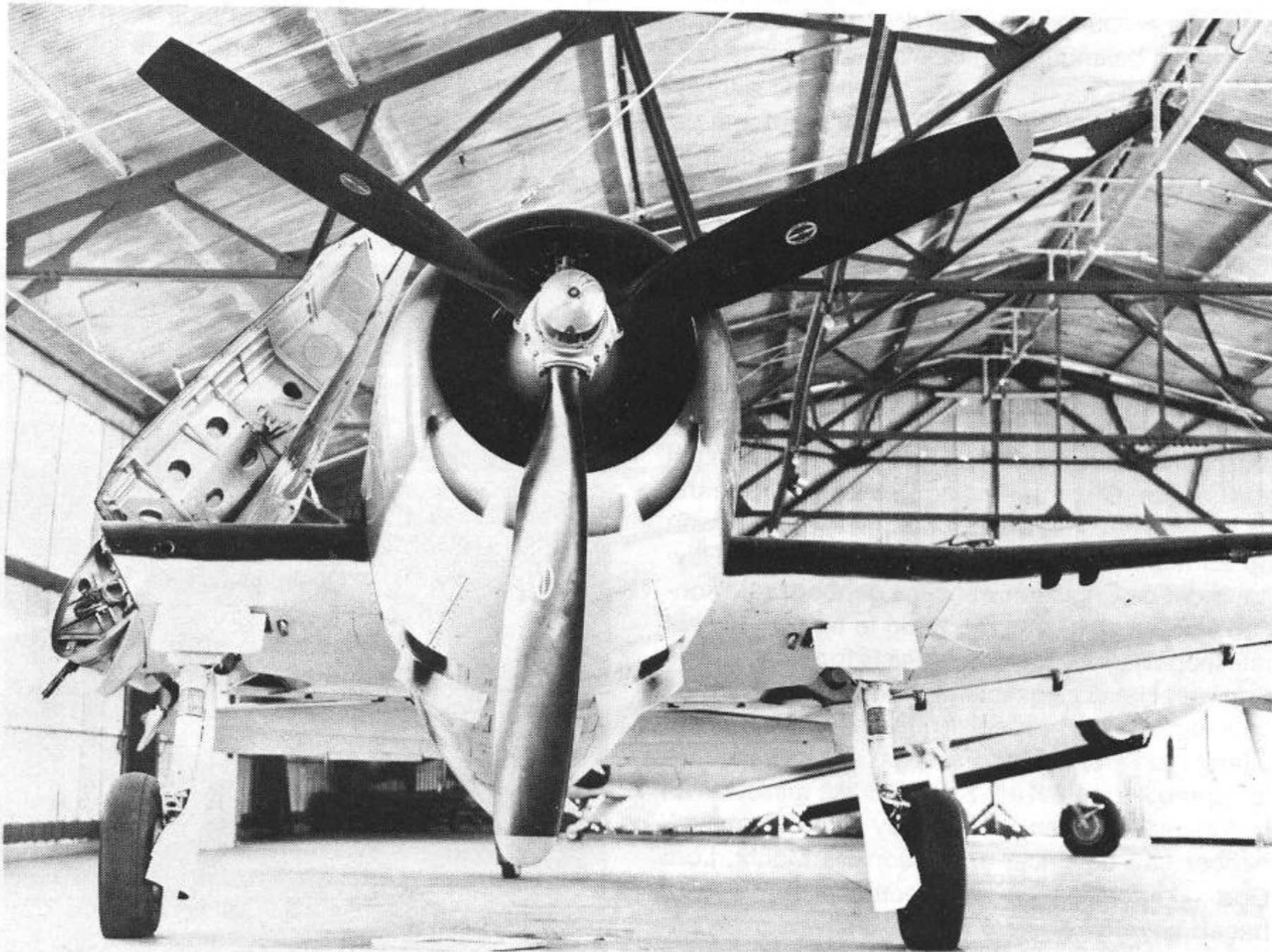
was tot in de kleinste details zo precies te zijn, verklaarde hij kortweg dat dat inderdaad zo was. Hij restaureert voor de toekomst en hij is ervan overtuigd dat over honderd jaar het US Marine Corps Aviation Museum de enige originele exemplaren van veel vliegmachines zal hebben. Alle instrumenten worden gekalibreerd, de mechanische gedeeltes van het geschut en de bommenwerpinstallaties zullen bedrijfsklaar zijn en alle machines zullen kunnen vliegen. Kolonel D'Andrea zegt overigens met nadruk dat hij geen behoefte heeft om een van de gerestaureerde vliegtuigen de lucht in te brengen. Hij gelooft dat daar niets mee wordt gewonnen en dat het risico te groot zou zijn. Er mee vliegen is niet de bedoeling van het restaureren, maar luchtwaardigheid is een normaal eindresultaat van een volledige restauratie.

In de loop der jaren worden de plaatsen waar vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog en de Koreaanse oorlog werden achtergelaten nauwkeurig onderzocht, ook de catalogi over buitenlandse vliegtuigveilingen worden zorgvuldig nageplozen. Door hun behoefte om het publiek en de mariniers het beste luchtvaartmuseum te geven voeren kolonel D'Andrea en zijn staf een uiterst agressief en actief beleid ten aanzien van het verkrijgen van vliegtuigen en onderdelen. Daardoor hebben ze een goede reputatie opgebouwd bij fabrikanten,

Kolonel Tom D'Andrea heeft de leiding van het nieuwe luchtvaartmuseum van het Amerikaanse Korps Mariniers. Hij diende in Vietnam bij VMF-211. Hij heeft een aantal hoge onderscheidingen, waaronder het Distinguished Flying Cross, de Bronze Star Medal en de Navy Commendation Medal de laatste twee voorzien met het ereteken voor krijgsverrichtingen.

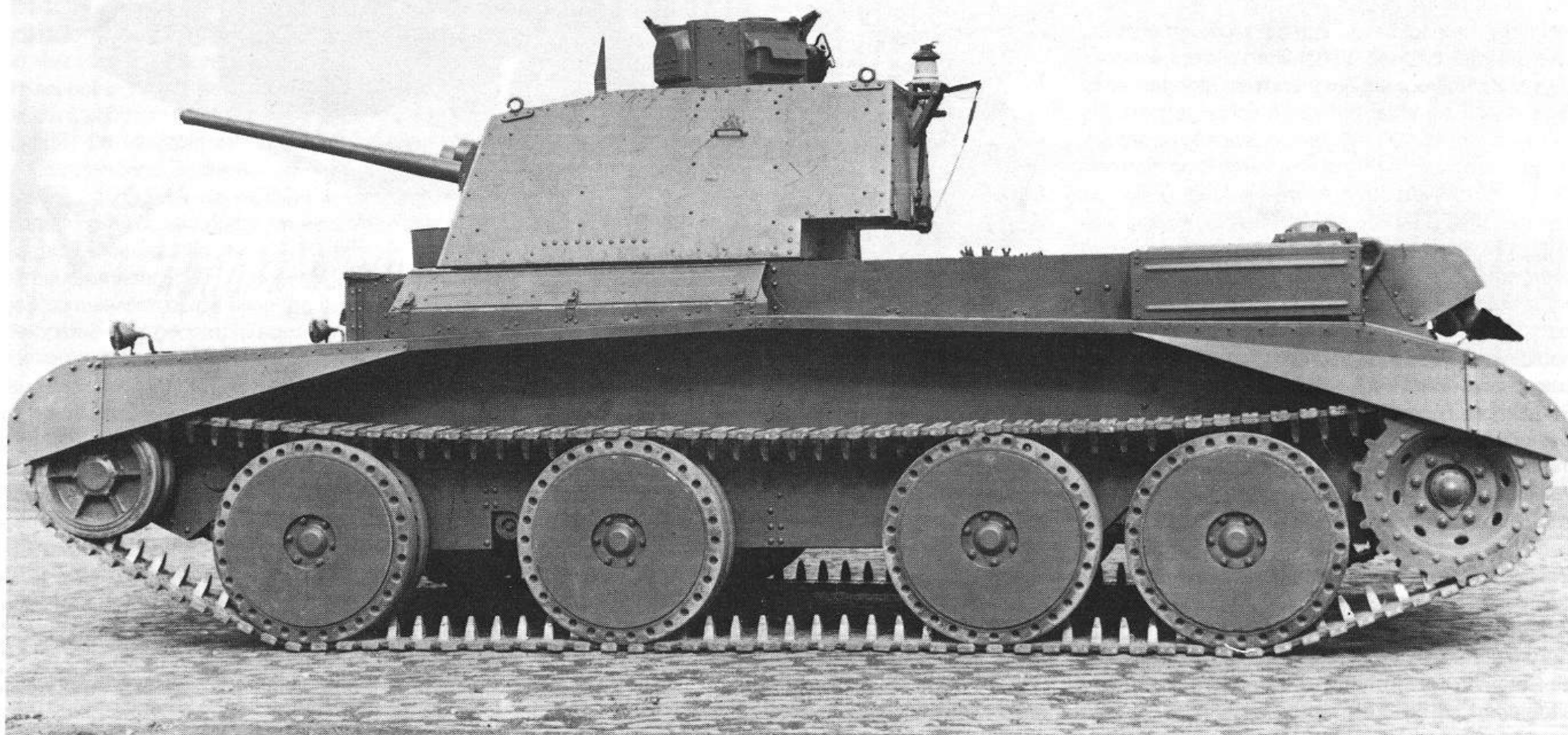
andere restaurateurs en vliegtuigverzamelaars. Er heeft zich een bijzonder goede samenwerking ontwikkeld tussen het Marine Corps Aviation Museum en het Smithsonian Instituut voor vliegtuig restauraties in Silver Hill in Maryland.

Hoog op de lijst van het museum staat de Brewster F2A-2/3 Buffalo jager, de Boeing F4B-4 tweedekker en de Vought SB2U Vindicator duikbommenwerper. Zover men weet bestaan er nog maar twee Buffalo's, een in Finland en een staat weg te roesten op een ongebruikt voormalig Nederlands vliegveld ergens in Indonesië. Hoewel kolonel D'Andrea hoopt de F4B-4 in zijn bezit te krijgen, heeft hij eigenlijk al een besluit genomen er een te reproduceren om alvast een exemplaar te hebben voor de expositie. Zover men weet is er van de Vindicator niet een meer over, maar er is altijd nog hoop, wie weet op een onbekende plek ergens op de wereld...



De Grumman F6F-3 Hellcat jager, voortgekomen uit de Wildcat. De Hellcats zouden 5.000 vijandelijke vliegtuigen hebben neergeschoten, waarmee dit toestel de meest succesvolle jager van de Amerikaanse marine is geweest.

**'40~'45
TOEN & NU**



Het bergen van een tank in Duinkerken

Frankrijk, mei 1940. Binnen vijftien dagen na het grootscheepse offensief van de Duitsers in het westen, waren de Britten, de Fransen en de Belgen omsingeld en stonden ze met hun rug naar het Kanaal, een wanhopig laatste gevecht leverend om te overleven.

Op de avond van de 25e mei was generaal Maxime Weygand, opperbevelhebber van de geallieerden in Frankrijk, bezig het plan dat hij de vorige dag had aangekondigd erdoor te krijgen en dat voorzag in een groot bruggehoofd rond de havens van Calais, Boulogne en Duinkerken. Het doel van het bruggehoofd was belangrijke vijandelijke troepen te binden en tijd te winnen om de tegenstand aan de Somme te reorganiseren. Geconfronteerd met de terugtrekking van de Engelsen uit Arras, concentreerde Weygand zich op de verdediging van deze havens om de aanvoer van voorraden voor de troepen in het noorden te verzekeren. De hele dag was de Franse regering bezig de pasbenoemde Engelse premier Winston Churchill onder druk te zetten om de Britten hun verdediging te laten opvoeren.

De Britten waren echter al tot de overtuiging gekomen dat een Frans offensief aan de Somme nooit zou slagen. Generaal-majoor Sir Edward Spears, de verbindingsofficier van Churchill, waarschuwde op 25 mei in Parijs de Franse premier Paul Reynaud dat de Engelsen wel eens genoodzaakt konden worden zich over zee terug te trekken als het niet mogelijk was een doorbraak te forceren aan de Somme. Het oorlogskabinet had op zijn beurt, na veel aarzelingen het besluit genomen Calais tot het uiterste te verdedigen. (Een paar uur later, de 26e 's-ochtends om half elf, zou de Britse minister van buitenlandse zaken Sir Anthony Eden, de bevelhebber van de Britse expeditionaire Macht, Lord Gort opdracht geven zich vechtend een weg te banen naar het westen 'waar alle stranden en havens ten oosten van Gravelines als inschepingsplaatsen gebruikt zullen worden'. 'De Chef van de Imperiale Generale Staf (Ironsides) en ik', schreef Eden, 'hadden een ontmoeting met de minister-

president en stemden er schoorvoetend mee in dat het garnizoen van Calais tot het laatste moest standhouden, zo vitaal was het geworden de opmars van de Duitse tanks langs de kust naar Duinkerken te vertragen'.

Churchills eigen verklaring voor het besluit is karakteristiek: 'Na het diner met ons drieën namen we om 21.00 uur het besluit. Het betrof ook Edens eigen regiment waarin hij zolang had dienst gedaan in de vorige oorlog. Men moet nu eenmaal eten en drinken ook in oorlogstijd, maar ik kon er niets aan doen dat ik me fysiek onpasselijk voelde toen we na afloop zwijgend aan tafel zaten'. Jaren later was Churchill nog niet in staat zonder emotie over Calais te spreken.

Bij het vallen van de nacht waren de verdedigers van Calais uitgeput. Luitenant-kolonel E. A. B. Mil-

ler, commandant van het 2e bataljon van het 60e Regiment Jagers en belast met de verdediging van het noorden van Calais, zei dat zijn mannen opgewekt waren maar erg moe. Majoor Alexander W. Allen, plaatsvervangend commandant van het 1e bataljon van de brigade Jagers, beschreef de positie van de brigade als 'verre van gelukkig'. Beide onderdelen hadden op bewonderingswaardige wijze stand gehouden en iedere man, van de schrijver tot aan de kok, stond nu in de loopgraven.

Eerder die middag had de commandant van het 1e bataljon, luitenant-kolonel Chandos B. A. Hoskyns versterkingen gevraagd aan luitenant-kolonel Reginald C. Keller van het 3e bataljon van het Royal Tank Regiment. Hoskyns wilde daarmee steun geven aan een tegenaanval van de 1e compagnie van de brigade Jagers langs de Quai de la Loire. Keller



Geheel boven: Een Cruiser Mk III op een Amerikaans Christie chassis (IWM). Boven: Na 5.000 francs betaald te hebben, onderzoekt David Davies (bezig bij de pomp) zijn 'aankoop'.

zond een Cruiser en twee lichte tanks. De Cruiser had nogal wat moeite bij het keren, omdat de weg naar het Bastion de L'Estran vol zat met verkeer. De patrouille ging op weg naar de loopgraven van Hoskyns bij de kruising van de weg naar Bastion I. Ze ware daar nauwelijks gearriveerd toen een salvo granaten neerkwam, waarbij overste Hoskyns dodelijk werd getroffen. Een officier riep naar Keller dat Hoskyns was gesneuveld en dat een van zijn tanks was geraakt. Keller schreef later: 'Ik zag dat de tanks allemaal uitgeschakeld zouden worden als ze bleven waar ze waren en besloot dat terugtrekken het enige was wat we konden doen – redden wat er te redden viel van de rest van mijn eenheid en proberen in contact te komen met de Fransen in Gravelines. Ik gaf daarom tweede luitenant Munday opdracht met zijn tanks naar het strand te gaan en vertelde mijn ondercommandant alle manschappen langs de kust samen te trekken en te proberen in contact te komen met de Fransen'.

Overste Keller en zijn ondercommandant waren al tot de conclusie gekomen dat 'zij ter plekke niet meer van nut konden zijn'. Zij hadden de nacht doorgebracht in de duinen en waren in staat geweest met een aantal tankpatrouilles het 60e regiment te helpen. Tegen het aanbreken van de ochtend van de 25e was het onder de zware beschietingen moeilijk nog duidelijke orders te ontvangen. In de stad waren tanks verloren gegaan door anti-tankgeschut van de Duitsers dat, opgesteld in kelders, op straatniveau kon vuren. Deze verliezen, alsmede het verloren gaan van vijf tanks die de vorige dag na een misverstand te vroeg door de tankbemanningen waren vernietigd, hadden het 2e Royal Tank Regiment gereduceerd tot niet meer dan een handvol nog rijdende tanks. De tankbemanningen die op de weg naar het Bastion de L'Estran stonden waren totaal uitgeput en lagen onder voortdurende beschietingen.

De situatie zag er volgens Keller dreigend uit. Nu de overste Hoskyns dood was, en niet wetende hoe het er voorstond met de andere officieren van de Brigade Jagers, besloot hij Hoskyns commando op zich te nemen. Hij gaf bevel de gewonden naar het strand te brengen. Deze mannen, ongeveer honderd van de brigade Jagers en van het regiment Queen Victoria werden in trucks en ambulances vervoerd. De chauffeurs kregen bevel zich te haasten, maar twee voertuigen werden getroffen waarbij de gewonden allemaal omkwamen. Geëscorteerd door een tank en begeleid door een menigte

Onder: Nog voor dat het geheel eb is begint de graafmachine al te werken.



Boven: De geschutskoepel komt tijdens het graafwerk tevoorschijn. Onder. In gezelschap van Dave Humphreys (rechts) van Military Marine en Norman Abokire van de Amerikaanse Vereniging ter bestudering van de Tweede Wereldoorlog (met camera) wordt de eerste dag gewacht op laagwater.





Franse soldaten en vluchtelingen gingen ze via de noordelijke kant van het Bassin naar het strand. Er werden brancardploegen samengesteld en onder mortieruur werden de gewonden nog een halve kilometer verder in de richting van Duinkerken de duinen in gebracht. Kort daarna werden ze allemaal gevangengenomen.

Keller gaf zijn ondercommandant bevel met de overgebleven tanks langs het strand op te trekken. Hij sprong daarna zelf in een lichte tank die hem naar de loopgraven van de brigade Jagers in de duinen bracht, een halve kilometer verder, noord-oostelijk van het Bassin. Hij vertelde de bezetting daar dat Hoskyns gesneuveld was en opperde het plan dat zowel de tanks als de infanterie zich bij het vallen van de avond naar het oosten zouden terugtrekken. Afsproken werd elkaar opnieuw te ontmoeten, maar later werd het contact verloren.

Ongewapende Fransen en Belgen ploeterden door het zand op weg naar Duinkerken. Kolonel Keller zag door zijn verrekijker dat ze werden omsingeld door Duitsers op motorfietsen. Op dit moment raakte de lichte tank waarin hij reed onklaar. Het voertuig wilde niet meer starten en daar hij voortdurend onder vuur lag was Keller genoodzaakt verder te voet door de duinen te lopen. Sommige van de tankbemanningen en hun officieren, ook allemaal lopend, werden gevangengenomen.

Behalve een van zijn eskadrons-commandanten, majoor Simpson, was overste Keller verder alleen. Beiden vervolgden hun weg langs de kust. Ongeveer zes kilometer van Calais zagen ze drie in de steek gelaten Cruisertanks in zee liggen. Hun motoren, machinegeweren en zendapparatuur waren volledig vernield. Ook hadden ze geen benzine meer. De volgende morgen bereikten Keller en Simpson Petit Fort Philippe vanwaar ze naar Duinkerken werden vervoerd en vandaar uit naar Dover. Aan de andere kant van Het Kanaal bereikte het drama ondertussen zijn climax. Binnen een dag was de grootscheepse evacuatie van het Britse Expeditionaire Leger begonnen, waarbij gedurende de volgende negen dagen 330.000 man in veiligheid zouden worden gebracht.

De jaren gingen voorbij. De Duitsers kwamen en gingen... ondertussen verdween een van de Cruisertanks die door overste Keller was opge-

Boven: De kabels worden aangetrokken voor de eerste hijspoging en dan... bang! Het moment dat de kabel brak is vastgelegd door Gary Mader.



merkt steeds dieper in zijn zandige graf op het strand tussen Duinkerken en Calais. Dertig jaar later was er bij laag water alleen nog maar een met mossels overdekt stukje metaal van een paar centimeter te zien en was het voor de vele vakantiegangers niets anders dan een van de vele verroeste overblijfselen uit de oorlog.

David Davies, eigenaar van het hotel Normandy in Wissant dicht bij Calais hoorde in 1978, via een vriend, van het bestaan van deze tank. Davies, wiens vader uit Wales kwam, met een Frans meisje trouwde en na de Eerste Wereldoorlog in Frankrijk bleef wonen, was altijd al heel erg geïnteresseerd geweest in militaria. Hij had na de Tweede Wereldoorlog toen Frankrijk overspoeld was met oorlogsmateriaal alles mee gehad om zijn collectie uit te breiden. Dit leidde in 1970 tot de verwerving van een van de bunkers van de Batterie Todt in Audinghen (langs de N40 tussen Calais en Boulogne) om er zijn collectie in onder te brengen en tentoon te stellen.

Hoewel het juiste type en model van de onder het zand verdwenen tank niet precies bekend waren, deed het verhaal de ronde dat het een Tiger was. Davies vond het de moeite waard er 5.000 francs aan te spenderen, het bedrag dat benodigd was om de juiste plaats van de tank te bepalen. De enkele centimeters metaal die zichtbaar waren maakten identificatie moeilijk, vooral omdat het stuk metaal alleen maar bij laag water een keer in de vijf weken te zien was. Het was evenwel duidelijk dat het geen 'Tiger' kon zijn. Davies besloot er toch mee door te gaan gezien het vele geld dat hij er al had ingestoken. Hij realiseerde zich echter wel dat het een moeilijke en kostbare opgraving zou worden.

Deze moeilijkheden moet men niet onderschatten. De tank lag nu meer dan 1000 meter van het vaste land en het tussenliggende gedeelte bestond uit week zand met vele ondieptes. De zware hijskranen en bulldozers moesten bij laag water een stuk grond van enkele honderden meters oversteken

om de plek te bereiken. Ze zouden amper drie uur de tijd hebben om het graafwerk, de berging en het vervoer terug te voltooien voordat ze zouden worden overspoeld door het opkomende getij. De moeilijkheid om in nat zand te graven zal voor iedereen die wel eens een zandkasteel heeft gebouwd duidelijk zijn.

Achtenveertig uur voor het grote werk met de gehuurde machines begon werd er een poging ondernomen de tank met schoppen uit te graven en met een elektrische pomp de kuil droog te houden. Dit werd een mislukking en de morgen van de grote dag begon met veel onbeantwoorde vragen.

Op dinsdag 19 september 1978 om zes uur 's morgens stonden de werktuigen gereed om te beginnen: een bulldozer en een grote graafmachine. De laatste begon met het uitgraven van de tank en na twee uur was men van mening dat het mogelijk moest zijn de tank met behulp van de bulldozer te lichten. Er werd een soort helling naar het strand opgeworpen en de twee 40 tons kabeltrossen werden aan de tank bevestigd. Er bleef zand stromen in het met water gevulde gat en de twee pompen slaagden er niet in de uitgraving droog te houden. Toen men de tank wilde ophijzen was er geen beweging in te krijgen en de stalen kabels sprongen als een draadje garen. Op dat moment was de vloed al zo ver opgekomen dat verder werken onmogelijk was en de werktuigen, die al geheel door het water omringd waren, keerden terug naar het strand.

Davies wist nu dat de tank een Britse Cruiser was met een gewicht van 19 ton, maar het was duidelijk dat hij tot aan de nok vol zat met zand. Dit hield in dat de tank nu wel eens een gewicht van 50 ton kon hebben, geen gemakkelijke hijs op een zachte losse ondergrond. Davies moest die avond een belangrijke beslissing nemen: zou hij verder gaan en alles riskeren of zou hij er hier en nu volledig mee kappen? Hoewel er de volgende morgen bij eb opnieuw een poging gedaan kon worden zou de zee de uitgraving weer helemaal dichtgeslibt hebben en zou men weer opnieuw bij het begin moeten beginnen. Het was duidelijk dat er meer kracht voor nodig was om de tank te lichten en voorts dat het gevaarte in zijn geheel opgetild moest worden. Zoals bij de opgraving van de Churchill in Graye gebleken was, vergt het veel meer krachtsinspanning een zwaar object te verslepen dan dit verticaal te lichten. Er werden veel suggesties gedaan over wat er moest gebeuren (ook terugdenkend aan de opgraving van de Churchill AVRE) en Davies moest stevig op zijn strepen gaan staan als de man die alles moest betalen. Tot een besluit komend bestelde hij voor de volgende morgen nog twee kranen met een capaciteit van 18 en 32 ton.

In de vroege morgen verzamelde het team zich weer. De graafmachine ging weer aan het werk en de kranen stonden klaar. Om wegzakken in het zand te voorkomen werden er dwarsliggers onder de poten geplaatst. Soms tot aan het middel in het water staande werden de kabels uiteindelijk aan de tank bevestigd. Het hijswerk kon beginnen. Het plan werkte perfect en in de loop van de morgen kwam het overblijfsel uit de slag bij Duinkerken uit het water tevoorschijn. Maar opnieuw ging de zee de situatie beheersen en moest de tank weer worden achtergelaten, hoewel hij nu gelukkig op het vlakke zand lag.

Dagjesmensen waren tijdens de operatie voortdurend een probleem geweest, en omdat men bang was dat souvenirjagers de tank zouden plunderen werd er aan de plaatselijke pers gevraagd een bericht te plaatsen dat de opgraving gebeurd was bij Hemmes de Marck, zo'n zeven kilometer westelijker. Davies was echter nog steeds niet erg gelukkig met het idee dat de tank tot de volgende morgen op het strand moest blijven. Hij besloot een poging te wagen hem bij de volgende lage waterstand te bergen ook al betekende dat dat er in het donker moest worden gewerkt. Bij het licht van autolampen werd de tank op een stalen platform gehesen en langzaam het strand opgetrokken. Deze onderneming duurde een uur en het was niet voor dinsdag-



Boven: De tweede dag – woensdag 20 september. Dave Humphreys (in het water) helpt bij het vastmaken van de kabels. Onder: De grote hijs. (Foto's Gary Mader).

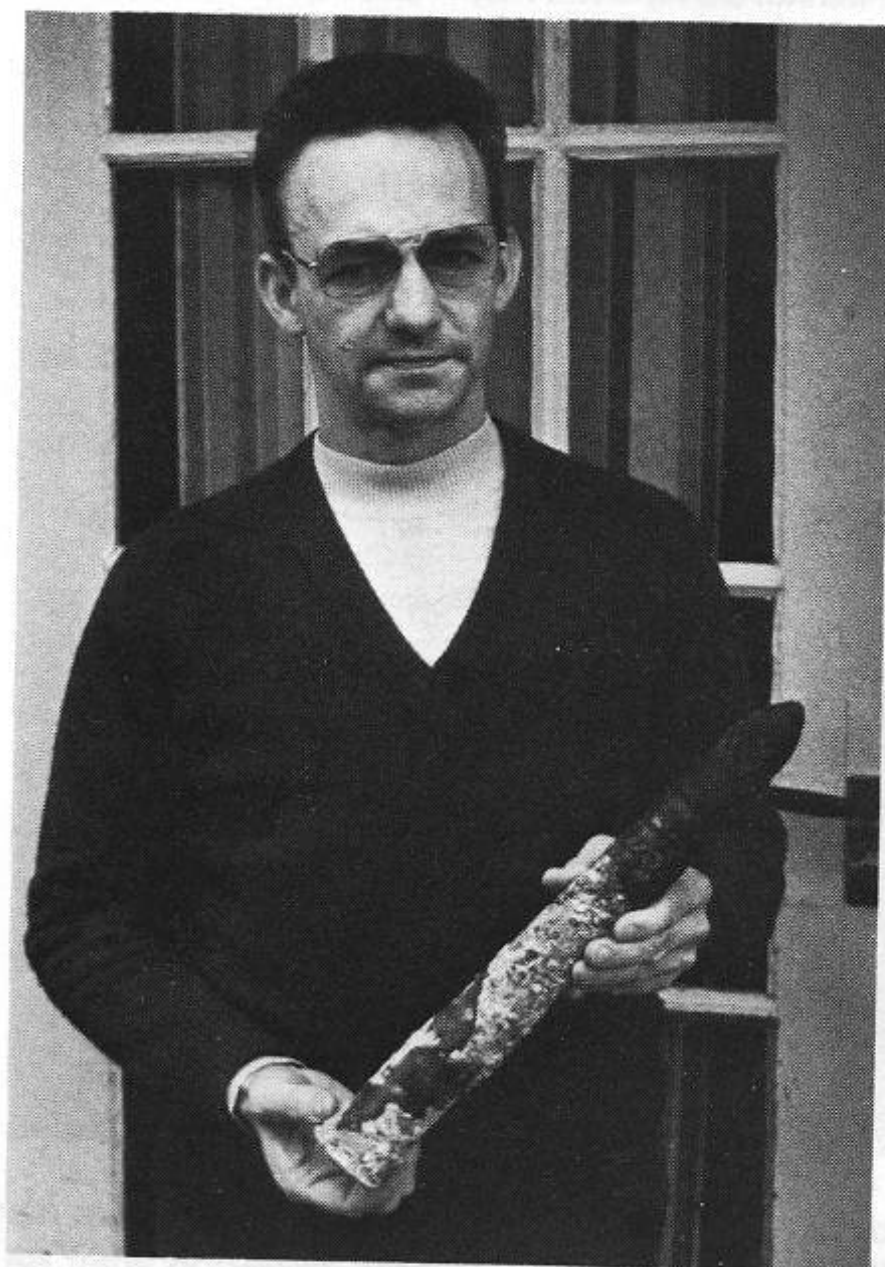




Boven: Nadat de Cruiser uit zijn 38-jarige graf is geheven, wordt de tank zijdelings op vaste grond gezet. Let op het getande reserve stuurwiel (Gary Mader).

morgen twee uur voor het werk was geklaard. De opgraving had in Noord-Frankrijk veel belangstelling gewekt (Reuter stuurde op 22 september een kort, maar onnauwkeurig bericht de wereld in), maar pas op 24 september, nadat de tank naar een veilige plaats was vervoerd, werd de echte locatie vrijgegeven. (Een laatste ongelukje, nogal humoristisch, gebeurde toen de tank op de oplegger werd getild. Zijn gewicht was door het zand dat erin zat zo verzwaard dat vier banden van de oplegger met het geluid van een bom uit elkaar ploften). De tank was nu wel met succes opgegraven maar Davies kreeg een rekening gepresenteerd van 3200 pond. Daar kwam nog bij dat, hoewel hij hem zelf had opgegraven, de Franse autoriteiten beslisten dat de tank eerst moest worden aangeboden aan de Franse nationale museums. Als die weigerden hem te aanvaarden mocht Davies hem houden en tentoonstellen in zijn 'bunkermuseum' in Audinghen. Voor het moment is hiermee het verhaal ten einde. Niet bereid er nog meer geld in te steken voor hij er zeker van is dat het zijn eigendom wordt, ligt de tank nu op het erf van zijn broer in Guines, rustig wachtend op zijn verdere lot.

Onder: Bij het opkomen van de vloed, maakt het team zich klaar om het werk te staken (Gary Mader).



David Davies met een van de twee granaten die uit de tank werden gehaald, die rustig zijn lot afwacht op het erf van Davies' broer in Guines.

**'40~'45
TOEN & NU**



Gebeurtenissen uit de Slag om Engeland

Bij het aanbreken van de dag zag het er op 26 augustus 1940 boven Zuid-Engeland helder uit. Boven Het Kanaal dreef hier en daar slechts een enkel wolkje en voor de jachtvliegers op de RAF-bases in de zuidelijke graafschappen zag het weer er uit alsof de Duitsers wel eens zouden kunnen aanvallen.

De jongste wijziging in de Duitse tactiek, waarbij geconcentreerde aanvallen werden gedaan op vliegvelden en installaties van de RAF met het doel het Jachtcommando van de RAF te vernietigen, voorspelde grote successen voor de Luftwaffe. De voorgaande dagen waren Hornchurch, North Weald en Driffild aangevallen en zelfs ver gelegen bases, zoals Warmwell en Montrose waren het doelwit geweest voor de Duitse bommenwerpers. Manston, een vliegveld van vitaal strategisch belang bij de verdediging van de Theemsmonding, had de RAF reeds gedwongen moeten ontruimen. Op deze maandag echter zouden Kenley, Biggin Hill, Hornchurch, North Weald, Debden en Warmwell het doelwit vormen.

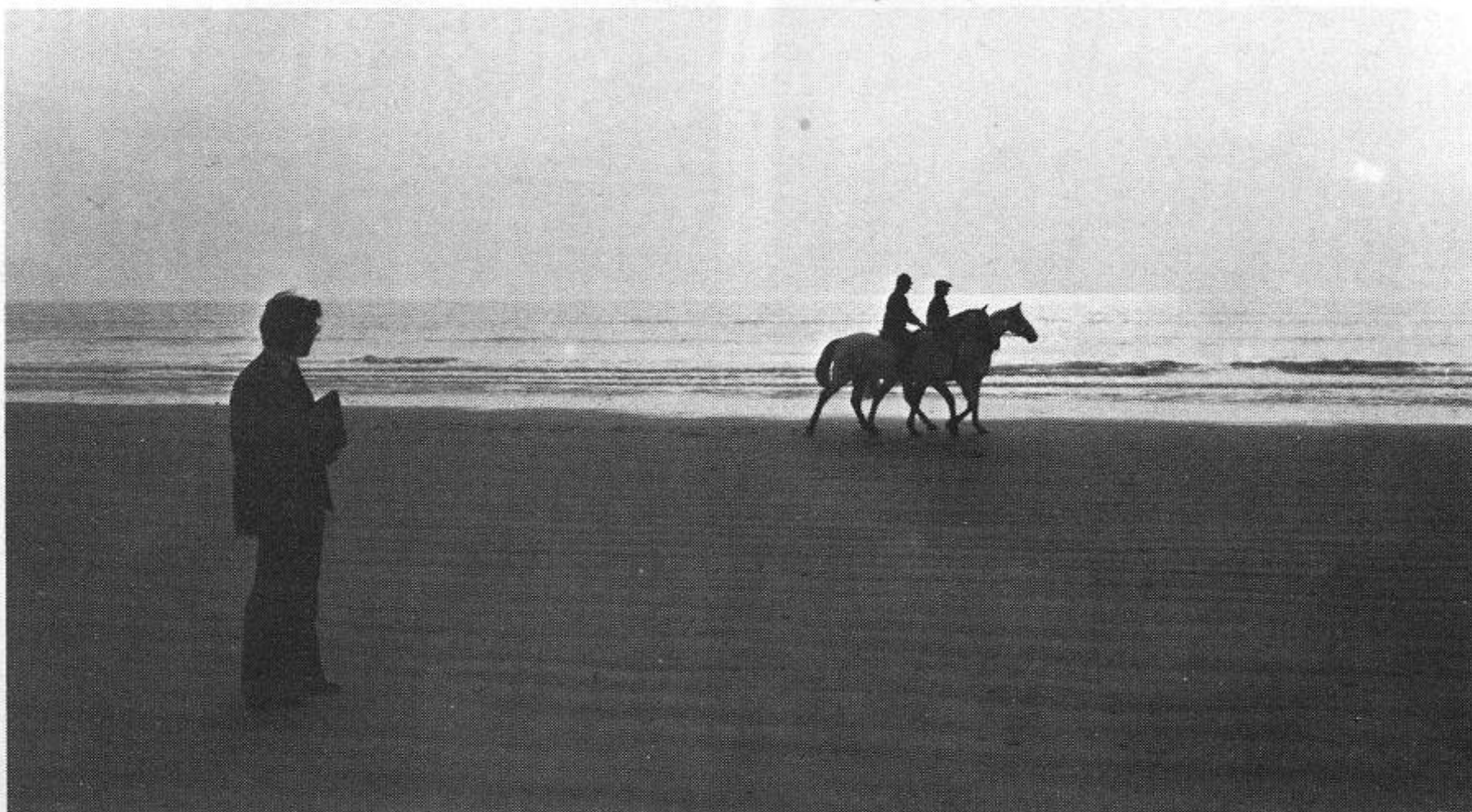
De belangrijkste aanvallen van die dag konden door succesvol optreden van jagers worden afgeslagen. Een Duitse formatie slipte echter door de RAF-defensie en plaatste vroeg in de middag trefers op Debden. De derde raid van die dag, uitgevoerd door zo'n 150 toestellen van Luftflotte 3, was gericht tegen de havenwerken van Portsmouth. Om 16.00 uur kwamen zij op grote hoogte aanvliegen. Hiertegen stegen acht RAF jager-squadrons van de 10e en 11e groep op, waarvan er slechts drie in slaagden de Duitsers te onderscheppen. Totaal waren dit negen Hurricanes van het 43e squadron (de 'Fighting Cocks' opgestegen van Tangmere) onder majoor J. V. C. Badger, tien Hurricanes van het 615e squadron (opgestegen van Kenley) onder majoor J. R. Kayll en elf Spitfires van het 602e squadron uit Westhampnett onder majoor A. V. R. Johnstone.

Onafhankelijk opererend, ontmoetten de drie Britse squadrons de Duitse formatie boven de Engelse kust niet ver van Portsmouth. Tegenover een numerieke overmacht van vijf tegen een konden de RAF-jagers, aanvankelijk zonder tegenstand te ondervinden, tot de aanval overgaan. Maar toen de Spitfires dichtbij de vijandelijke bommenwerpers

waren, sloegen de begeleidende Duitse jagers toe. Vanaf grote hoogte doken zes Messerschmitts 109 van 1 Staffel Jagdgeschwader 53 op de niets vermoedende Britse jagers af. De Duitsers stonden onder commando van Hauptmann Hans Karl Mayer, een 29-jarige veteraan van het Condorlegioen dat aan de zijde van Franco in de Spaanse Burgeroorlog had gestreden. De overige vijf Messerschmitts werden gevlogen door ervaren piloten, zoals Hauptmann Meyerweissflog, Oberleutnant Dittmar en Oberleutnant Haase, Leutnant Zeis en Unterofficier Karl. Tegen dergelijke geduchte tegenstanders hadden de Spitfires niet veel kans. Terwijl de Britse formatie in secties uiteenviel om zich op de vijand te werpen, concentreerde de Duitse aanval zich op de sectie Groen die jacht maakte op een aantal Heinkels He III dat in de richting van de zee vloog. In de enkele seconden dat de Messerschmitts nog buiten schootsafstand waren, openden de Spitfires een vernietigend vuur en terwijl stukken perspex en metaal, afkomstig

van de Heinkels, door de lucht vlogen, wierpen de Messerschmitts zich op de Britse jagers.

De leider van sectie Groen, eerste luitenant Hector Maclean, werd het slachtoffer van Leutnant Zeis die, door de hoge snelheid die hij tijdens zijn duikvlucht vanaf 18.000 voet had ontwikkeld, verwoede pogingen deed zijn doel niet voorbij te schieten, waarbij hij ongewild de Spitfire tot op 40 meter naderde voordat hij met zijn kanon en zijn mitrailleurs het vuur opende. Met zijn rechterschoot half van zijn been geschoten door een exploderende 20 mm granaat, zocht Maclean met zijn zwaar beschadigde Spitfire bescherming in de beneden hem hangende wolkenlaag. Grote zwarte rookwolken ontsnapten daarbij uit zijn kapotgeschoten tanks. Sergeant Cyril Babbage – nr. 2 van Sectie Groen – gefascineerd door de lichtstralen die zijn munitie veroorzaakte terwijl hij de vleugel beschoot van de Heinkel die hij in het vizier had, was er volstrekt niet op bedacht dat drie Messerschmitts hem op de hielen zaten. De verrassing was voor Babbage



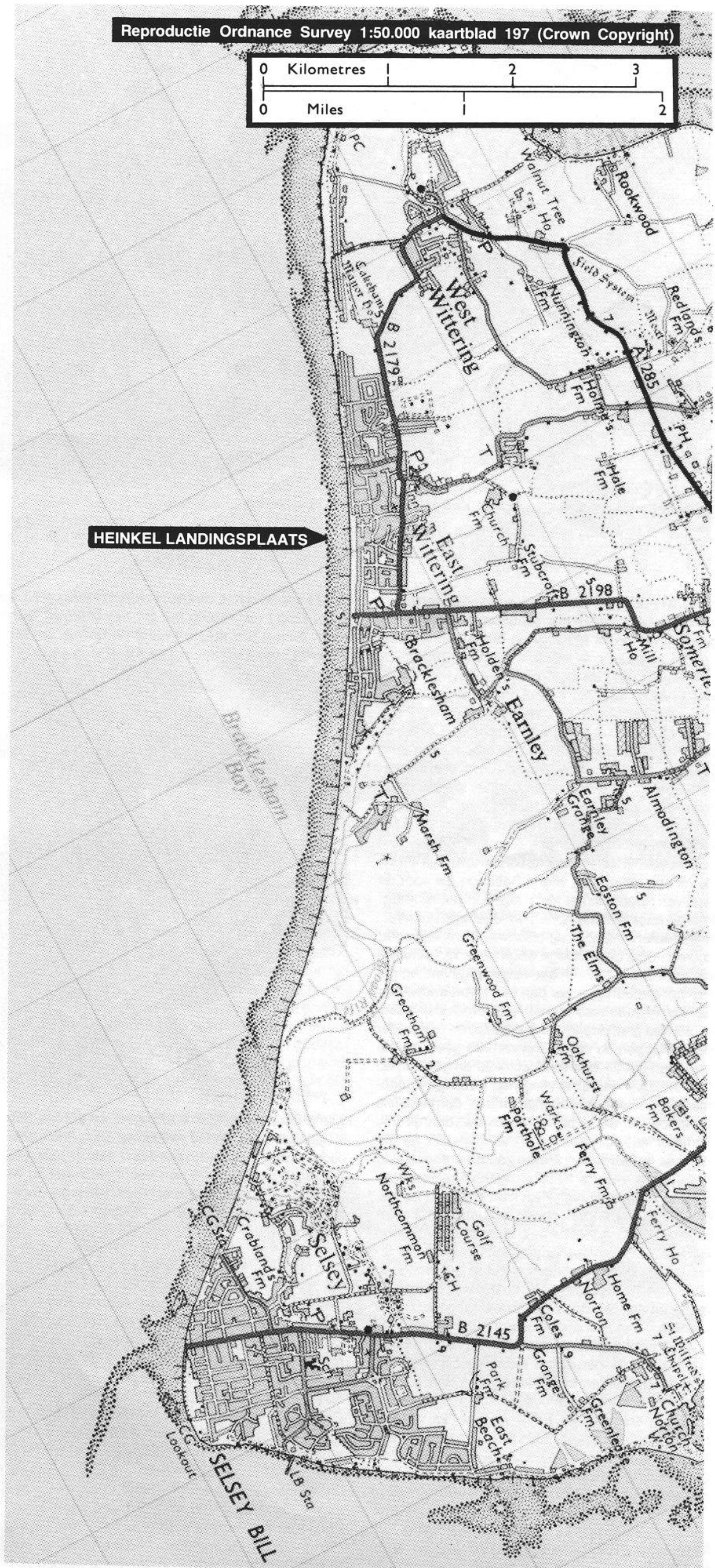
Geheel boven: De Heinkel op 26 augustus 1940. Boven: Peter Cornwall, onze auteur en de man die het meeste onderzoek heeft verricht voor dit artikel, op het strand van East Wittering waar de noodlanding plaatsvond.

volledig. In een interview, meer dan dertig jaar later, herinnert hij zich nog levendig het hulpeloze gevoel van plotselinge verlatenheid. 'Ik werd van achteren aangevallen, mijn toestel huiverde als het ware en vloog toen in brand', aldus Babbage. Op 15.000 voet boven het Kanaal rolde hij in zijn X4188 op zijn rug en viel in de ruimte. Babbage had geluk. Het neerkomende vliegtuig werd opgemerkt en de reddingsboot van Selsey voer uit om hem op te pikken. Een visser, Albert Ide, was echter eerder ter plaatse om de zwemmende Babbage uit het water te halen. Eenmaal veilig in het kleine bootje dat koers zette naar Bognor, gold de eerste zorg van de dertien shilling-per-dag-vrijwilliger de staat van het papiergeld in zijn doorweekte portemonnaie.

De 21-jarige sergeant Basil Whall had met nr 3 de buitenkant van sectie Groen gevlogen en terwijl hij positie koos achter de Heinkels had hij zich afgewend van Maclean en Babbage. De 1.80 lange, roodharige sergeant Whall was geboren in Brighton en had in 1937 een verbintenis van vijf jaar bij de RAF gesloten. Hij onderscheidde zich bij de operatie in Noorwegen als vlieger van het 263e squadron. Voor zijn overplaatsing naar het 602e squadron in juli 1940, had hij drie vijandelijke vliegtuigen vernietigd. Op 1 oktober 1940, zes dagen voor hij zou sneuvelen, stond in de Engelse Staatscourant dat hem de Distinguished Flying Medal (DFM) was toegekend. Nu, met zijn medevlieger uit de sectie Blauw, was hij in strijd gewikkeld met een Heinkel die geheel links in de formatie vloog. Op het laatste ogenblik zag hij in zijn spiegel de vijandelijke jagers op zich afkomen, waaraan hij alleen wist te ontsnappen door zijn Spitfire zo'n korte omwenteling te laten maken dat hij daardoor bijna het bewustzijn verloor. Whall zocht vervolgens de lucht af naar andere Messerschmitts voordat hij een nieuwe aanval deed op de snel terugkerende Heinkels. Zonder hun bommenlast, die zij bij de eerste Britse aanval hadden laten vallen, slaagden de Heinkels erin zich met grote snelheid uit de voeten te maken, hoewel er hier en daar gaten vielen in hun dichte formatie door de aanhoudende aanvallen van de RAF-vliegers.

Whall haalde langzaam een drietal Heinkels in, dat reeds door enkele Spitfires en Hurricanes onder handen werd genomen. Met vaardigheid mengde hij zich in het gevecht en vuurde enkele korte stoten af op de romp van een van de Duitse toestellen. Daarna stelde hij zijn vizier in op de motor aan bakboord en vuurde hij met alle acht mitrailleurs opnieuw zijn .303 in munitie af, daarbij de motor rakend waaraan dikke rookwolken ontsnapten. De Heinkel overleefde nog een aanval van een Hurricane, gevlogen door 2e luitenant Harold North, waarna het toestel, aan alle kanten schommelend, in de richting van de kust van Sussex vloog, een dikke olie-achtige rookwolk achter zich latend. Met steeds meer afnemend motorvermogen wist de piloot dat hij de Heinkel vlug aan de grond moest zetten door gebruik te maken van de hoogte waarop het vliegtuig zich nog steeds bevond. Hellende om zijn lengte-as koerste hij het toestel naar een vrij stuk strand bij East Wittering. Het landingsgestel, dat tijdens een van de aanvallen geraakt was, was reeds uitgeklapt. Vliegende over het strand, op nog geen twintig meter van de zee, verloor de Heinkel langzaam snelheid totdat plotseling het onderstel afbrak, waardoor het vliegtuig een draai maakte en, met een vleugeltip in zee, tenslotte tot stilstand kwam met zijn neus in de richting van Frankrijk wijzend.

De stilte die daarop volgde werd plotseling verbroken door geweervuur, afkomstig uit de bungalows aan de rand van het strand. Mannen van de A-compagnie van het 2e bataljon jagers van het regiment Duke of Cornwall naderden vervolgens het vliegtuig met het geweer in de aanslag. Bij de cockpit gekomen beduiden zij de piloot dat hij hun krijgsgevangene was. Omdat de Duitse vlieger verwondingen had opgelopen werd hij van zijn stoel gelicht en op het strand gelegd. Uit zijn papieren bleek dat hij Leutnant Albert Metzger was, ingedeeld bij 4 Staffel Kampfgeschwader 55 in Chartres. Terwijl

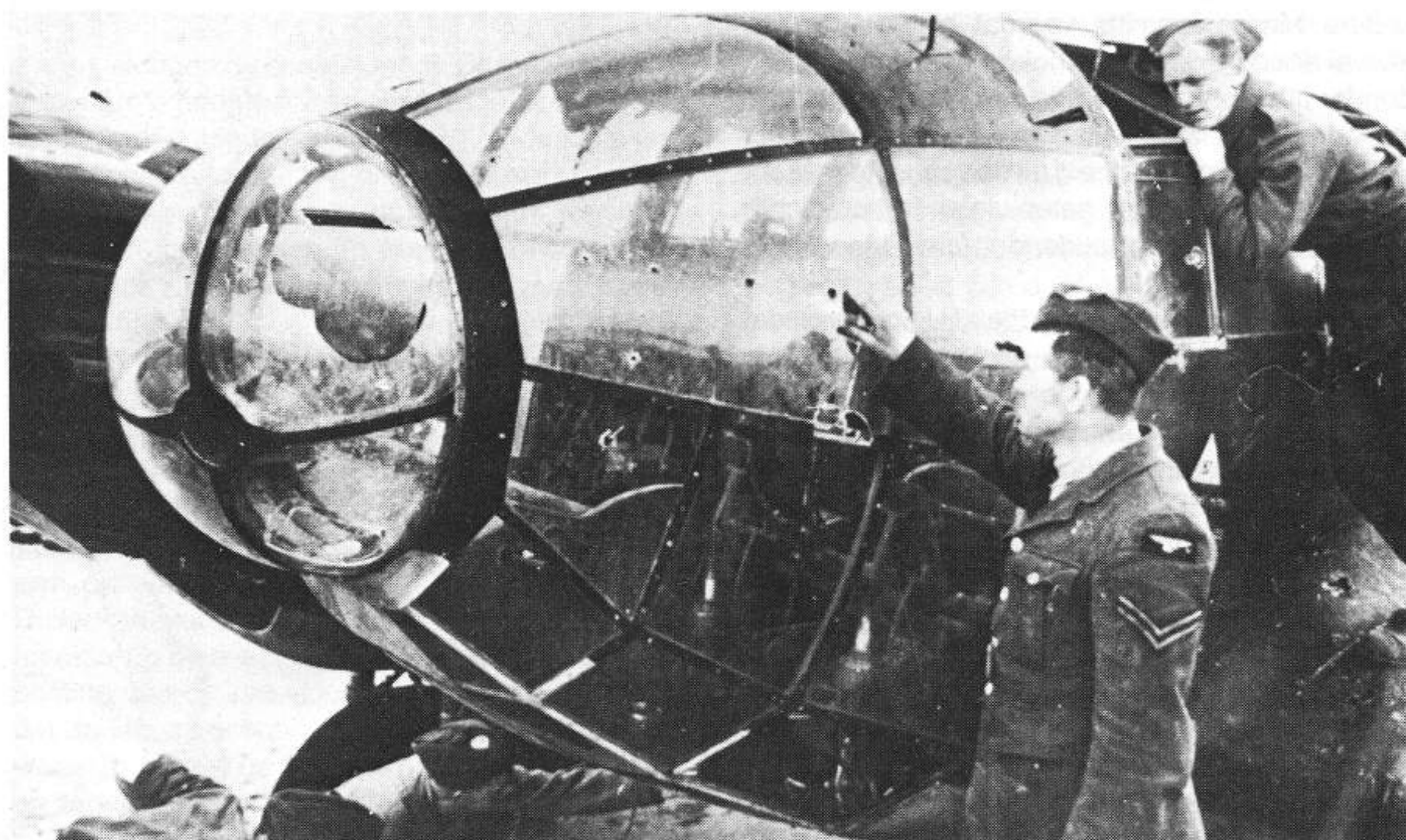




de verwondingen van de piloot werden onderzocht, werden vier stoffelijke overschotten uit het vliegtuig gehaald die naast Metzger op het strand werden gelegd. Het waren de waarnemer Unteroffizier Rudolf Schandner; de boordwerktuigkundige, Feldwebel Julius Urhahn; de schutter, Flieger Rudolf Fessel en de telegrafist, Unteroffizier Rudi Paas. Boven het strand vloog een eenzame Spitfire in cirkels rond alsof hij een saluut bracht. Sergeant Whall had, tegen alle regels in, zijn slachtoffer gevolgd om zich te overtuigen dat het vliegtuig was afgeschoten. Toen hij zag dat militairen bij de Heinkel aanwezig waren, vloog hij terug naar het strijdtoneel waarbij hij nog een slachtoffer voor zich opeiste, die in Het Kanaal terechtkwam. Ook cirkelde hij nog boven zijn vriend Babbage die voor de kust van Bognor in het water lag, voordat hij terugkeerde naar Westhampnett om daar zijn vluchtformulier in te vullen. In dit officiële gevechtsrapport zou de nogal ongelukkige woordkeus van Whall in het gedeelte waarin hij een ooggetuigeverslag gaf van het gebeurde, meer dan een kwart eeuw later de bron vormen voor allerlei verbitterde uitspraken. Whall had onmiddellijk na aankomst en nog onder de indruk van de opwindende van het gevecht, geschreven dat hij 'had rondgecirkeld en gezien had dat het leger de bemanning had gevangen genomen...'. Een onschuldige maar opmerkelijke zinsnede gezien in het licht van wat daaruit zou voortkomen.

Voor de militairen ter plaatse zou de enthousiaste beschieting van de Heinkel ogenblikkelijk na de landing spoedig een pijnlijke kant krijgen. Vier van de bemanningsleden waren omgekomen, maar waren zij gedood toen zij in feite al krijgsgevangenen waren? Zonder twiifel hadden enkele van de soldaten op de Heinkel gevuurd en waren er mannen in het vliegtuig omgekomen. Tot zover was dit voor de militairen als voor de op het strand toegestroomde burgers die in een opgewonden debat verwickeld waren, een duidelijke zaak. Speculaties deden daarop allerlei geruchten ontstaan en diezelfde avond nog werden in huiskamers en cafe's tot in Southampton toe, verminkte verhalen uitgewisseld over de neergekomen Heinkel en het lot van zijn bemanning, waarbij het nodige werd aangedikt. Tegen de ochtend had zich een populaire versie ontwikkeld die de bemanning voorstelde als Nazimonsters die op het strand bij wijze van een soort summiere executie, waren doodgeschoten. Een verhaal dat even misleidend als onlogisch was. Tijdens de luchtslag om Engeland viel de bijna dagelijkse routine van het gevangennemen van

De schade aan het vliegtuig wordt onderzocht. Let op de sergeant van het leger op de bovenste foto. Hij behoort waarschijnlijk tot het Duke of Cornwall regiment. Foto's welwillend afgestaan door mevr. Eileen Bramley uit West Wittering. Soldaat eerste klas Cyril Bramley staat op de stuurboordvleugel op de foto op pagina 46.



vijandelijke vliegtuigbemanningen toe aan de zich ter plaatse bevindende militairen. De formele procedures hiervoor waren goed geregeld. Bij neergekomen toestellen werd een wacht geplaatst en de plaatselijke politie gewaarschuwd. Krijgsgevangenen werden gefouilleerd en vastgehouden totdat een ondervragingsofficier van de RAF arriveerde. Gewonden die niet vervoerd konden worden, werden onder bewaking naar een hospitaal overgebracht, terwijl gesneuvelde Duitsers naar een plaatselijk mortuarium werden vervoerd. Vele gevangenen van de Luftwaffe waren in de voorgaande weken op deze manier behandeld door dezelfde militairen die, zo werd stilzwijgend aangenomen, thans vier Duitsers hadden doodgeschoten – een onbegrijpelijke verdraaiing van de feiten. Ongelukkig genoeg lieten enkele soldaten blijken nogal trots te zijn op deze twijfelachtige demonstratie van hun strijdgeest, terwijl anderen niet nalieten deze gevoelens aan te wakkeren. Een korporaal, die het eerder dat jaar in Frankrijk in zijn eentje had opgenomen tegen een stel Duitsers, werd vervolgens met het incident geïdentificeerd. Men kan er zeker van zijn dat mensen als deze korporaal met iedere Duitser op Britse bodem korte metten zou-

den maken. De symbolische executie van de Duitse bemanning – koelbloedig een voor een voor een neergeschoten of neergemaaid door een vuurstoot uit een Bren, de verhalen verschilden op dit punt – bevredigde in veel opzichten de publieke opinie. Vele burgers die de verschrikkingen en de dikwijls tragische gevolgen hadden meegemaakt van de Duitse bombardementen, vonden voldoening in het feit dat tenminste een bemanning van een Duitse bommenwerper haar verdiende loon had gekregen.

Om te kunnen beoordelen hoe het kwam dat dergelijke verhalen geloof vonden, moet men de in die tijd heersende gemoedsstemming in beschouwing nemen. Engeland was toen iets minder dan een jaar in oorlog en gedurende die periode waren zijn legers uit Noorwegen en Frankrijk gegooid, hadden zijn bondgenoten zich moeten onderwerpen en stond het alleen tegenover luchtaanvallen die huizen en fabrieken gelijkelijk troffen, waardoor ook vrouwen en kinderen in de frontlijn kwamen te staan. De geest van de Britten, bedreigd door het vooruitzicht van een op handen zijnde invasie of van een langzame hongerblokkade, was er een van grimmige en hardnekkige vastberadenheid. De autoriteiten



Gevraagd wat hij zou hebben gedaan als hij ter plaatse was geweest, antwoordde luitenant-kolonel Pentreath: '... ik zou op iedere Duitser hebben geschoten die niet met zijn handen omhoog stond. Ik zou hebben geschoten om te voorkomen dat stimuleerden, met het oog op het moreel, deze houding, met gevolg dat alle Duitsers als haatobject fungeerden. Vooral Duitse vliegers, instrumenten van de afschuwelijke bomaanvallen, werden in het bijzonder veracht in die streken die het slachtoffer waren geworden van hun bombardementen. Dit soort hartstochtelijke gevoelens konden een hoge vlucht nemen en niet iedereen was tot barmhartigheid in staat.

De voormalige commandant van de A-compagnie die bij het incident betrokken was, luitenant-kolonel E. S. D. Pentreath, drager van het Military Cross, heeft ruim dertig jaar later vanuit zijn woning in Malta de visie van een tijdgenoot op het gebeurde gegeven die de toenmalige opvatting weerspiegelt. 'De Duitse bommenwerper', aldus overste Pentreath, 'kwam neer vlak voor het hele bataljon dat bezig was schietoefeningen te houden. Het hele bataljon lag reeds in de schiethouding en vuurde op enkele doelen toen de bommenwerper op ongeveer 600 à 1000 meter voor het oog van de mannen neerstortte. Het vuren werd voortgezet, maar nu in de richting van het vliegtuig.

Officieren konden de mannen niet tot ophouden bewegen — er werd snel gevuld uit vele wapens en het lawaai was intens. Deze mensen hadden in Southampton veel vrouwen en kinderen gezien die door de bombardementen gedood waren en zij beschouwden iedere Duitse luchtmachtman als vogelvrij, daarom vuurden zij snel totdat alle Duitsers waren gevallen.'

Boven en geheel onder: De begrafenis van Rudolf Fessel, Rudi Paas, Rudolf Schandner en Julius Uhrhahn op het kerkhof van Chichester (Topix). Onder: 38 jaar later zochten we de plaats van het graf — leeg sinds 1962.



papieren en dergelijke dingen vernietigd zouden worden en ook om te voorkomen dat het vliegtuig in brand gestoken zou worden. Er was altijd de kans dat de RAF achter iets nieuws zou kunnen komen, zoals geheime instrumenten, richtapparatuur e.d. Ik zou de mannen echter hebben laten ophouden met vuren op Duitsers die duidelijk met hun handen omhoog uit het vliegtuig zouden stappen'. Een volgens algemeen oorlogsgebruik correcte houding. Het officiële rapport van het Duke of Cornwall-regiment geeft, hoewel beknopt, echter duidelijk weer wat er gebeurd was: '26 augustus 1940 16.27 uur. 1 bommenwerper neergekomen op het strand van de A-compagnie — 1 officier gevangen geno-

men, overigen gesneuveld.'

Een ander rapport dat in die dagen door de inlichtingendienst van de RAF werd opgemaakt, geeft de landing van de Heinkel meer gedetailleerd weer. Volgens de beproefde methoden van de inlichtingendienst bevat het een nauwgezette opsomming van het in beslag genomen materiaal en de buitgemaakte documenten, en voorts ook informatie verkregen uit verhoren en verhalen van ooggetuigen. Met betrekking tot deze laatste categorie werd op indirecte wijze verwezen naar de hoog oplaaierende emoties die over de schietpartij opgeld deden. De inlichtingenofficier van de RAF had namelijk, gelet op de verhalen die hem werden gedaan, met op-



merkelijk gevoel voor tact (en ook om mogelijke disputen tussen land- en luchtmacht te voorkomen) in zijn rapport een voetnoot opgenomen waarin werd gezegd dat 'de bemanning verhinderd werd het vliegtuig in brand te steken'. Dit goed bedoelde maar misleidende commentaar gaf voedsel aan nog meer speculaties. Met een bewonderenswaardig gevoel voor de keuze van het juiste tijdstip – mogelijk een samenloop van omstandigheden – werd een confidentiele operationele instructie uitgegeven, gericht aan alle eenheden behorende tot het regiment Duke of Cornwall. De instructie, die gedateerd was 27 augustus 1940 (de dag na de landing van Metzger op het strand van East Wittering) droeg als opschrift: 'Acties tegen vijandelijke piloten hebben het niet voorzien op vuur uit dergelijke lichte wapens omdat zij daardoor niet met hun parachute hun vliegtuigen kunnen verlaten. Gebruik dit wapen zonder bedenkingen als u een vijandelijk vliegtuig heeft herkend.'

De militaire gedragslijn tegenover vijandelijke toestellen was dus duidelijk gedefinieerd. De officiële politiek had zich verhard en de omstandigheden rondom de dood van de bemanning van een Duitse bommenwerper was van weinig invloed.

Leutnant Metzger bracht twee weken door in het hospitaal. Daar werd hem meegedeeld dat de rest van de bemanning met militaire eer was begraven op het kerkhof van Chichester. Een jaar later werd hij per schip naar een krijgsgevangenkamp bij het Bovenmeer in Canada vervoerd.

Ondertussen maakte op het strand het onderhoudspersoneel geen haast met het bergen van het wrak van de Heinkel, dat binnen enkele dagen in het zand begon weg te zakken. Mijnen en versperringen bemoeilijkten de berging en de bommenwerper werd tenslotte een prooi van de zee. Aan het eind van de oorlog, toen de defensieve voorzieningen op het strand waren opgeruimd, werden de resten van het wrak opgeblazen.



Geleid door Ken Anscombe van het particuliere oorlogsmuseum in Halstead, beginnen op 4 april 1971 luchtvaartenthousiasten aan de opgraving (Foto boven Ken Anscombe, onder, Features International).



Feitelijk zou dit het eind van de zaak zijn geweest als niet in februari 1971, tijdens een hevige storm, resten van het al lang vergeten vliegtuig bloot waren komen te liggen. Op 19 februari werd hiervan in de plaatselijke krant, de *Chichester Observer* melding gemaakt. Een verslaggever van de *Sunday Times* kwam daarop spoorslags poolshoogte nemen. Binnen een week was het landelijk nieuws onder de kop: 'Het wrak in de achtertuin van East Wittering'. Het verhaal bevatte sensationele verklaringen van ooggetuigen over de 'spectaculaire' landing van de 'Dornier' op niet meer dan 80 meter van een alleen op wacht staande korporaal die met zijn Bren de uit het vliegtuig kruipende bemanning had neergemaaid.

Binnen een maand waren opnieuw de resten van het wrak onder het zand bedolven. De belangstelling van plaatselijke luchtvaartenthousiasten was echter gewekt. Zij zochten contact met Ken Anscombe (de oprichter van het particulier Halstead Oorlogsmuseum), die toen een van de eersten was die zich bezig hield met het bergen van vliegtuigwrakken. Anscombe had voor de zaak belangstelling gekregen door een artikel in de *Sunday Times*, en van de plaatselijke autoriteiten werd toestemming verkregen het wrak op te graven.

Een tijdstip moest worden vastgesteld dat alleen op een zondag kon vallen aangezien alleen dan alle luchtvaartenthousiasten aanwezig konden zijn. Gekozen werd voor zondag 4 april 1971 een dag waarbij het tevens op een gunstig tijdstip laagtij zou zijn. 's Morgens om half elf verscheen een voor de gelegenheid gehuurde graafmachine op het strand die zich voortbewoog in de richting van de eblijn. Ken Anscombe had tevoren reeds de juiste plaats van de landing vastgesteld met gebruikmaking van een foto die in 1940 was genomen, waarop in de linkerbovenhoek een huis stond dat als zodanig nog kon worden geïdentificeerd (zie p. 48). Er moest snel worden gewerkt omdat het karwei voltooid moest zijn voordat de vloed zou opkomen. Gadegeslagen door een groeiende menigte belangstellenden, begon zich op het strand een verwrongen hoop metaal op te stapelen. Het was spoedig duidelijk dat van het bovendeel van het vliegtuig niets meer over was. Alle stukken die werden opgegraven waren afkomstig van het onderstel. Ook een van de grote radiatoren werd naar boven gehaald, die echter in tweeën was gebroken en met een zandige korst bedekt was. Meer betekenis hadden wrakstukken waarop inslagen zichtbaar waren van .303 munitie. Twee van zulke stukken kwamen uit de onderste geschutskoepel van het toestel; een ervan was een deel van het bakboord-venster, compleet met perspex, terwijl het andere een stuk pantserplaat was dat de schutter moest beschermen. Een ander wrakstuk had vier duidelijke kogelgaten. Echter, zelfs na reiniging ervan, kon met deze bewijsstukken niet worden aangetoond dat de dodelijke schoten vanaf de grond waren afgevuurd, aangezien geen kogels werden teruggevonden die het wapen konden identificeren waarmee geschoten was.

De enige persoon die nu nog in staat zou kunnen zijn om te vertellen wat er precies op die dag in augustus 1940 was gebeurd, was de piloot, Albert Metzger, zelf – als hij kon worden gevonden.

In 1975 zocht de redactie contact met de luchtvaart-historicus Peter Cornwall, die reeds bezig was de zaak tot op de bodem uit te zoeken nadat in augustus 1973 in het blad *Titbits* een sensationeel artikel had gestaan, getiteld: 'Was dit onze verdonkerde oorlogsmisdad?' In dit artikel werd verslag gedaan van de door Ken Anscombe opgegraven wrakstukken met de kogelgaten. Peter Cornwall was erin geslaagd in Bonn Albert Metzger op te sporen. Overeengekomen werd dat de redacteur van Toen en Nu tijdens een bezoek aan Duitsland Metzger zou opbellen en hem toestemming zou vragen voor een vraaggesprek. Laatstgenoemde bleek hiertoe bereid en ontving ons op een zondagmorgen. Albert Metzger, die thans werkzaam is op het Westduitse ministerie van defensie in Bonn, woont niet ver van het historische hotel Dreesen in



Ken Anscombe met een stuk uit de voorkant van de geschutskoepel.

Bad Godesberg waar Hitler tijdens de crisis in september 1938 de Britse premier Neville Chamberlain overdonderde. In perfect Engels, het voorval nog helder voor zich ziende, beschreef Metzger de gebeurtenissen die leidden tot de landing op de Engelse kust. Toen de linkermotor werd geraakt, sloot hij de benzinetoevoer af en bracht hij de propellers in vaanstand, onderwijl alles doende om maar voldoende hoogte te houden. Een schatting makende van de schade die was aangericht, vroeg hij zich af welke keuze voor hem openstond. Indien verdere aanvallen konden worden ontweken zou hij halverwege Het Kanaal neerkomen waar de Seenotdienst hem en zijn bemanning zou kunnen oppikken. Met enig geluk zou misschien de basis in Chartres kunnen worden gehaald of een noodlanding kunnen worden gemaakt in Frankrijk. De Spitfires op een afstand houden was echter z'n eerste zorg, vooral nu de Heinkel met slechts een motor de formatie moest loslaten, waarmee het toestel een belangrijk doelwit werd voor elke Britse jager. Metzger zei dat hij sinds de eerste aanval van de Spitfire niet meer het geluid had gehoord van zijn

mitrailleurs in het achterste compartiment. Hij maakte zich zorgen over zijn bemanning en vroeg zich af of zij het vliegtuig per parachute hadden verlaten. Ongetwijfeld was er iets gebeurd met zijn boordschutter, Rudolf Ressel, maar wat was er aan de hand met Julius Uhrhahn (de boordwerktuigkundige) en met Rudi Paas (de radiotelegrafist)? Boven het geluid van de motor uitschreeuwend, riep Metzger zijn waarnemer, Rudolf Schandner, bij zich die voor in de neus van het toestel zat, en beduidde hem te gaan kijken hoeveel man er gewond waren.

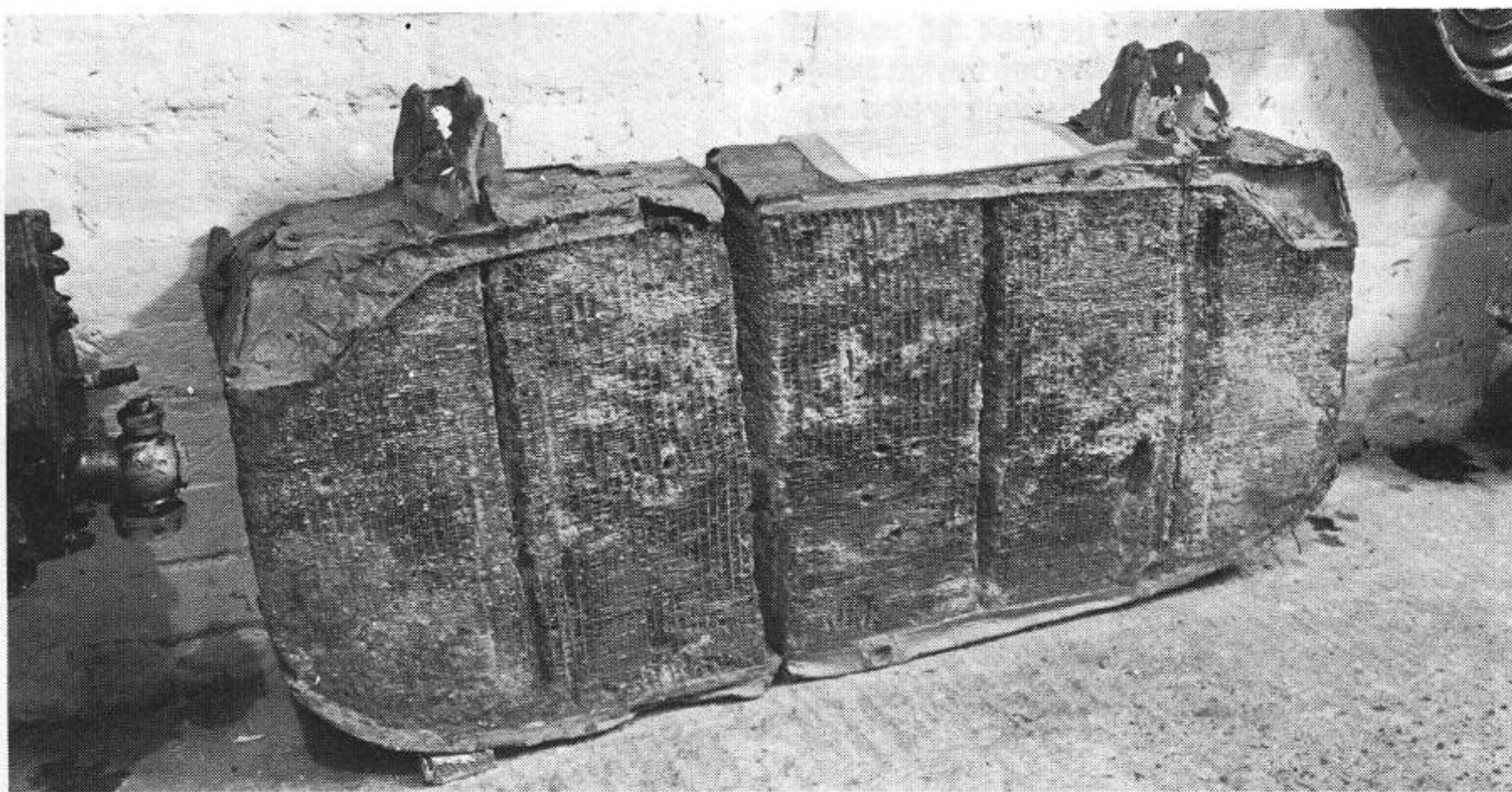
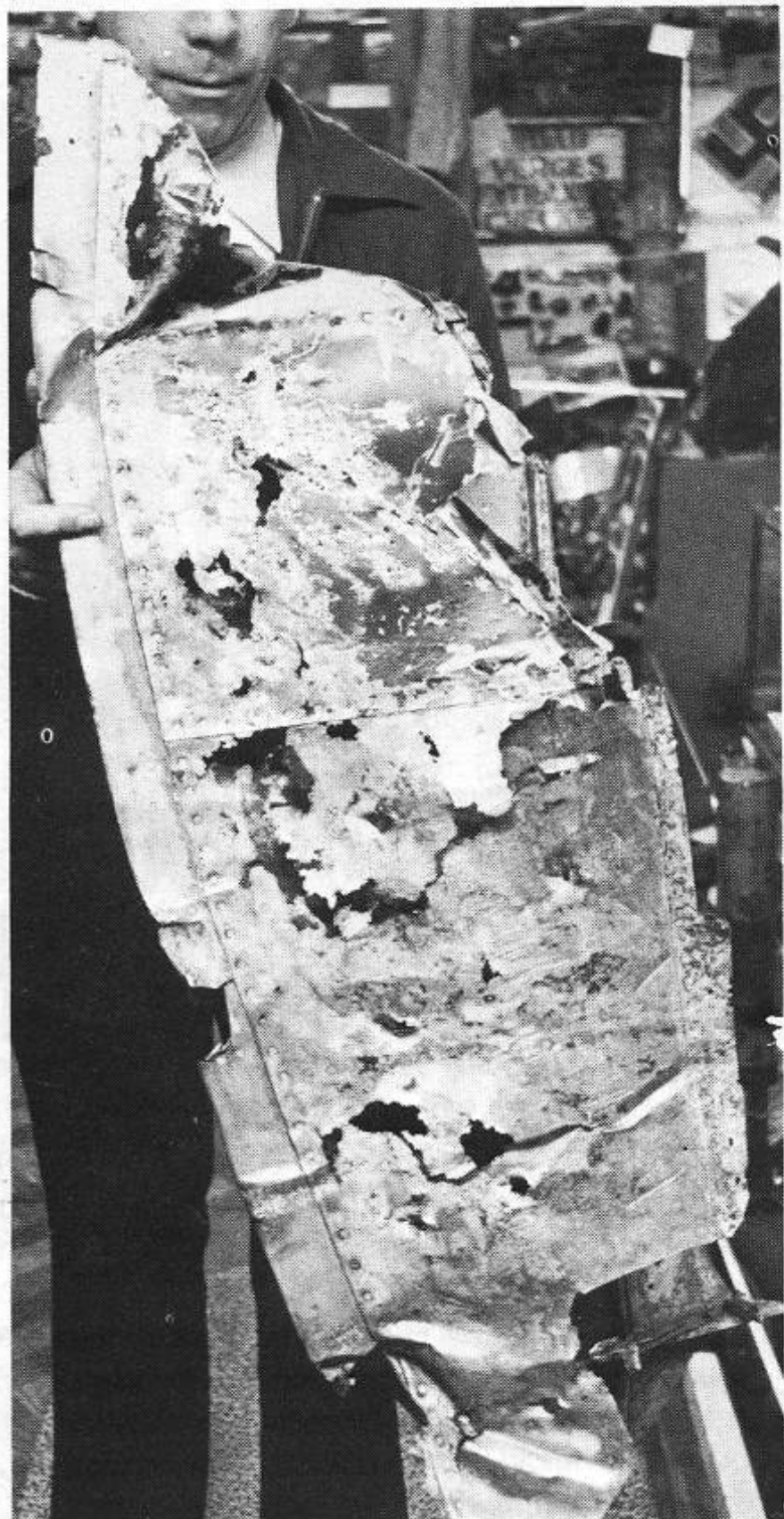
Schandner, zich moeilijk bewegend in zijn vliegerkleding verdween door de kleine deur die zich direct achter de stoel van de piloot bevond en schuifelde door het nauwe gangpad tussen de bommenruimen naar het achterste compartiment. Op dat ogenblik beschoot een andere Spitfire de romp over zijn volle lengte en doorboorde met mitrailleurvuur de stuurboordvleugel waardoor instrumenten werden verbrijzeld, de olietoevoer naar de enig overgebleven motor werd afgesloten en Metzger in zijn linkerzijde geraakt werd door twee kogels. De



De redacteur met Albert Metzger, nu werkzaam op het Westduitse ministerie van defensie.

rechter motor had onmiddellijk vlam gevat en voor Metzger zat er niets anders op dan met de Heinkel naar de Engelse kust terug te keren. Gezien de omstandigheden was het een foutloze landing, op 20 meter van zee. 'Indien ik een lading eieren bij mij had gehad', aldus Metzger, 'zou er geen een zijn gebroken.' De brand in de motor werd onmiddellijk door het zeewater geblust.

Toen het vliegtuig tot stilstand was gekomen, merkte Metzger dat er buiten werd geschoten, niet met



Boven: De radiator. Onder: Een stuk pantserplaat van de geschutskoepel met kogelschrammen.



Links: Een van de wrakstukken met vier .303-inch kogelgaten (omcirkeld) die mogelijk een gewichtig bewijs hadden kunnen zijn. Onder: De opening in november 1978 van het Battle of Britain Museum in Hendon stelt ons in staat nauwkeurig een model van een Henkel te onderzoeken, waarbij wij de juiste identiteit van het stuk uit het wrak konden bepalen. Wij stelden vast dat het een deel was van het rolroer vlak achter de motor.



automatische wapens maar met geweren. In totaal had hij niet meer dan een twaalfstal schoten gehoord. Hij herinnerde zich door het vuren in het geheel niet verrast te zijn geweest. Gehurkt bleef hij achter zijn pantserplaat zitten totdat een groepje van 5 of tien Britse soldaten het vliegtuig naderden en op de linkervleugel klommen. Met hun geweren op de cockpit gericht bevalen zij hem naar buiten te komen. Door zijn gewonde been niet in staat zich op te richten, werd hij door de soldaten geholpen. Terwijl zij hem optilden gleed zijn blik over het binnenste van het vliegtuig. Daar zag hij de vier vage omtrekken van de rest van zijn bemanning achterin het toestel liggen. Beweging noch geluid was te horen of te zien.

Toen hij op het strand lag (waar zijn been werd onderzocht) droegen andere soldaten de overige bemanningsleden naar buiten en uit hun bleke gezichten begreep hij dat ze dood waren. Hij kon niet zeggen of ze tijdens de vlucht waren gesneuveld, maar de hoeveelheid water in de romp was, dacht hij, niet voldoende om erin te kunnen verdrinken. Hij ontkende categorisch dat het vliegtuig door mitrailleurs was geraakt na de landing.

In november 1978 besloten we het verhaal definitief af te sluiten. In de tussenliggende periode waren pogingen om de korporaal van het Duke of Cornwall regiment te vinden op niets uitgelopen. Om die reden wordt zijn naam niet verder vermeld. In gezelschap van Peter Cornwall heeft de redactie een bezoek gebracht aan het kerkhof te Chichester waar de slachtoffers eerst werden begraven. Met behulp van een van de grafdelvers kon de nu lege plek worden teruggevonden. De Deutsche Kriegsgräberfürsorge heeft in 1962 de stoffelijke resten opgegraven en overgebracht naar het Duitse kerkhof in Cannock Chase, waar zij opnieuw ter aarde werden besteld; Rudi Paas en Rudolf Fessel in een graf en Julius Uhrhahn en Rudolf Schandner elk in een graf met een andere omgekomen Duitser. Op het strand van East Wittering heeft het wrak noch de bergingspoging geen spoor meer achtergelaten die de plek markeert. Na foto's te hebben genomen, gaf Peter Cornwall het volgende, ongetwijfeld juiste commentaar. 'Ronduit gezegd', zei hij, 'rechtvaardigen de simpele feiten nauwelijks de sensatie die het voorval heeft gewekt en het valt te hopen dat de tot nu toe ongepubliceerde getuigenis van Leutnant Metzger het doek zal laten vallen over een droevige maar niet opmerkelijke zaak.'

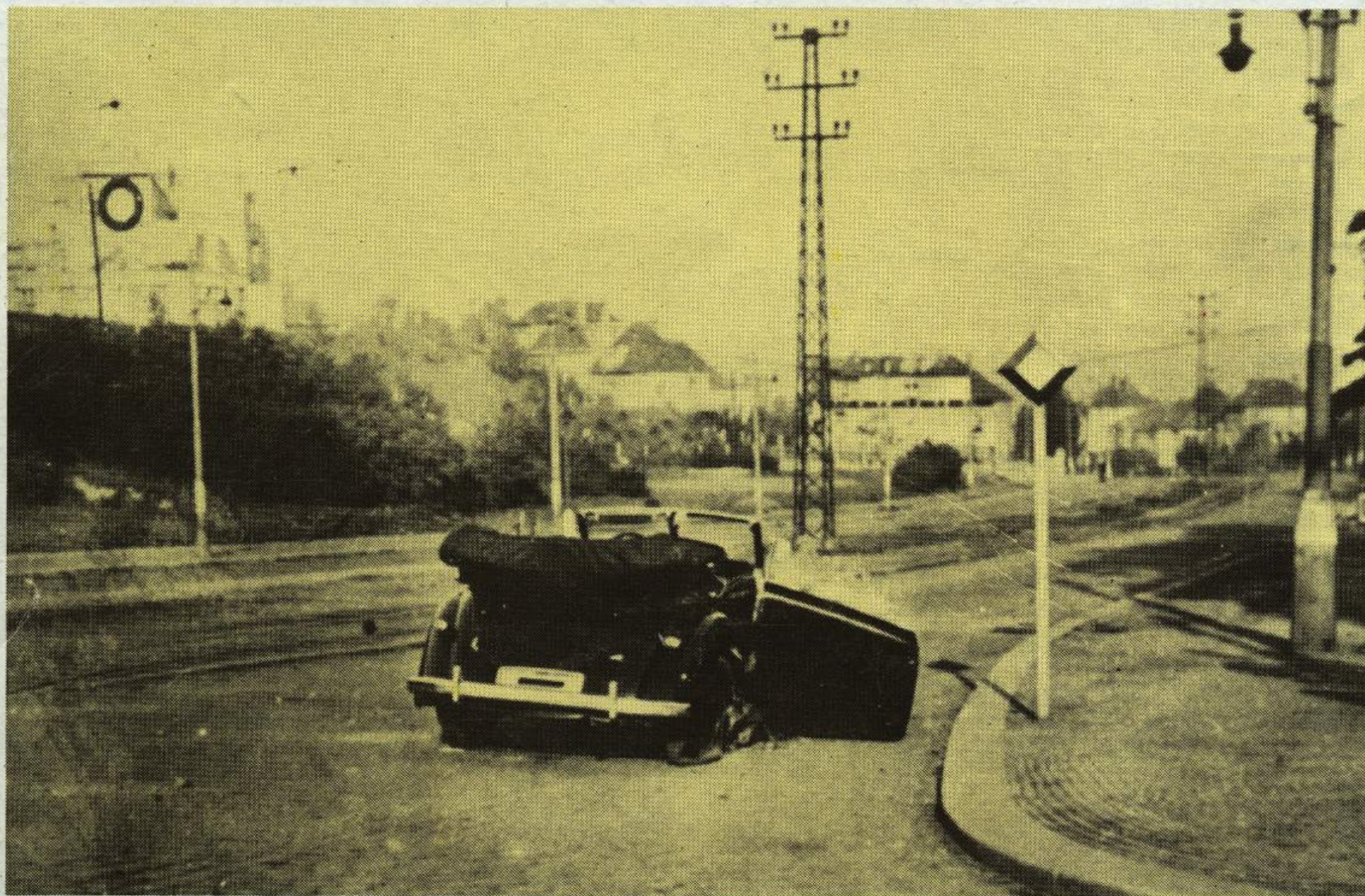


De graven van de bemanningsleden van wie de stoffelijke resten in oktober 1962 van Chichester werden overgebracht naar het Duitse oorlogskerkhof in Cannock Chase. Boven: Blok 1, graf 90/91. Onder links: Julius Uhrhahn, graf 99. Onder rechts: Rudolf Schandner, graf 97.



Nummer 24

De moordaanslag op Reinhard Heydrich



Verschijnt over drie maanden